

HET LEVEN VAN IGOR SIKORSKY

10
CENTS

POPULAIR
GEILLUSTREERD
WEEKBLAD VOOR
DE LUCHTVAART

DERDE JAARGANG
No. 3
18 FEBR. 1937

GROOTSTE
VERSPREIDING

Vliegwereld



EEN RHÖNSPERBER OP DE JUNGFRAUJOCH

In Zwitserland bloeit de vliegsport, dank zij centrale organisatie en samenwerking. In een artikel in dit nummer kan men lezen tot welke successen dit bij de Zwitserse Aero-Club geleid heeft. Wanneer zullen we in Nederland dit goede voorbeeld volgen en de decentralisatie eindelijk overboord gooien?

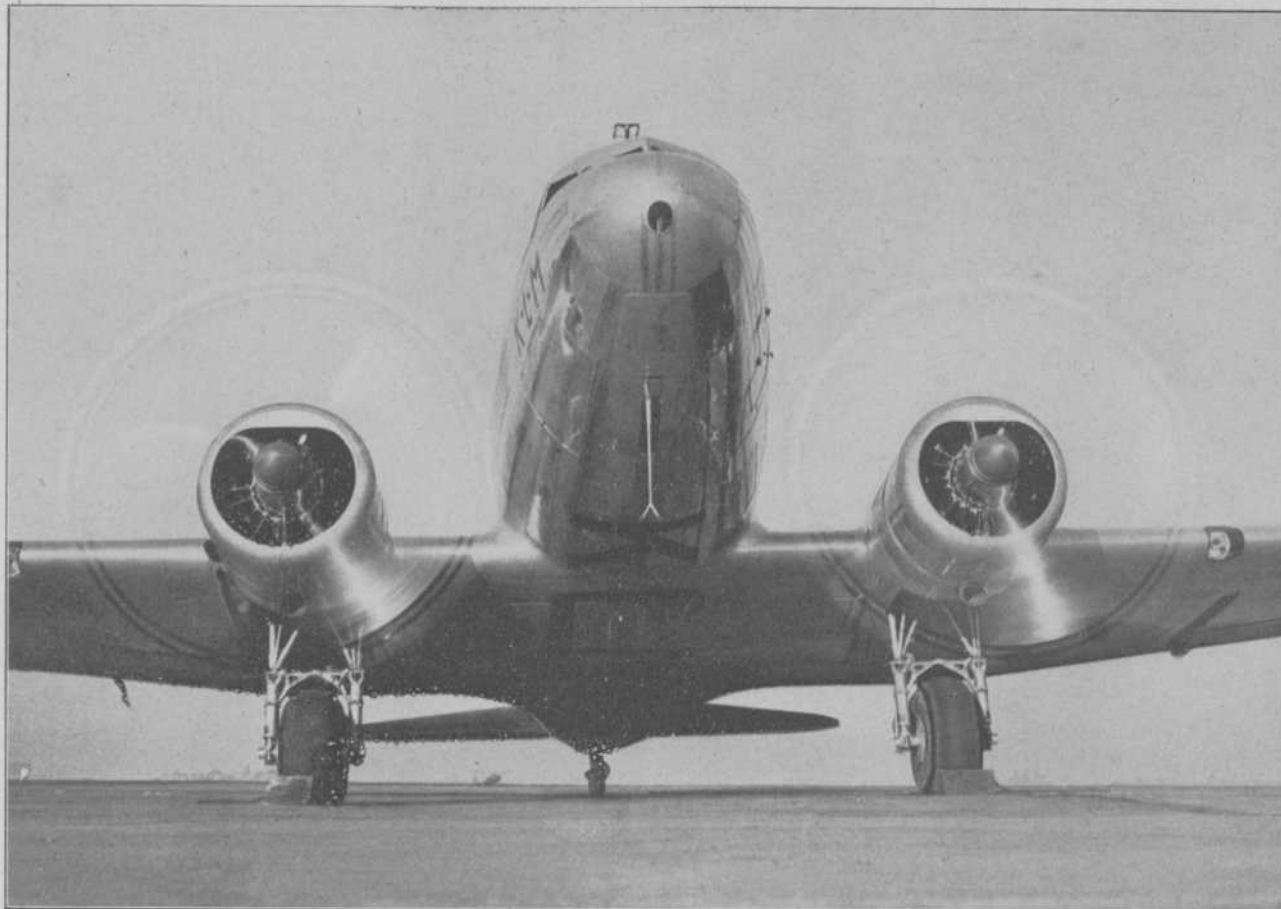


Voor gemakkelijk starten:

WINTER SHELL

DE OLIE, DIE ELKEN
AANVAL VAN KONING WINTER
OP SUBLIEME WIJZE AFSLAAT!





Ik ben een

DOUGLAS DC-3

Amerikaanse bladen schrijven:

"....Heralded as the most luxurious commercial plane in scheduled service, the new Douglas DC-3 of the K.L.M. - Royal Dutch Air Lines, made its aerial debut on European lines. This air liner offers greater comfort and more spacious accommodation than any other transport in regular service. Outstanding features of the Douglas DC-3: cabins include steam-heating, air-conditioning, sound-proofing that lowers the decibel count to a point lower than Pullman cars. Rich appointments and upholstery are in blue, brown and cream.

**Dat klinkt allemaal heel mooi,
maar de K.L.M. ziet liever feiten!**

Vergelijkt U me eens met mijn voorgangers op de Indiëroutte:

vliegtuigtype	max. snelheid in km/u.	kruissnelheid in km/u.	motorvermo- gen in P.K.	aantal zit- plaatsen ¹⁾
Fokker F 7b-3m	195	160	3 × 250	4 (1)
Fokker F 12	230	195	3 × 450	6 (4)
Fokker F 18	245	205	3 × 450	6 (4)
Douglas DC-2	335	275	2 × 860	7 (6)
Douglas DC-3	340	285	2 × 1000	12 (11)

¹⁾ Het tusschen haakjes geplaatste cijfer geeft het aantal plaatsen, beschikbaar voor passagiers.

In samenwerking met buitenlandse luchtvaartmaatschappijen onderhoudt de K.L.M. dagelijksche diensten naar en van Londen, Parijs, Berlijn, Hamburg, Kopenhagen, Malmö, Hannover, en alléén op werkdagen naar Keulen en Frankfurt. — Driemaal per week (Amsterdam) - Rotterdam - Haamstede. — Tweemaal per week Amsterdam-Batavia, met goede doorverbindingen naar Zuid-Afrika, Australië, China en Japan.

Amsterdam—Parijs f 30.—, ret. f 54.—
Amsterdam—Londen f 46.—, ret. f 82.80
Amsterdam—Berlijn f 46.—, ret. f 82.80

Rotterdam—Parijs f 27.—, ret. f 48.60
Rotterdam—Londen f 43.—, ret. f 77.40
Rotterdam—Berlijn f 49.—, ret. f 88.20



Een geslaagde foto van de Koolhoven Junior, even na den start.



DE Vlieg- WERELD IN VOGELVLUCHT

IN een onzer groote dagbladen vonden wij een kort bericht over een vreeselijk gevecht, dat een Italiaansch militair vlieger met een gier zou hebben geleverd, waarbij het den gier zou zijn gelukt, den vlieger tijdelijk buiten gevecht te stellen. Het zou gebeurd zijn in Addis Abeba. Volgens het verhaal nam de tweede bestuurder van het vliegtuig den roofvogel met zijn mitrailleur onder vuur, en hoewel hij het ondiert wist te verwonden, pikte deze toch met zijn grooten snavel een gemeen gat in het hoofd van den eersten bestuurder, die er toen tijdelijk het bijltje bij neerlegde. Het klinkt allemaal heel erg

naar en..... een beetje ongeloofwaardig. Er komen wel eens meer **Duel** van die berichtjes in de kranten, **tusschen vlie-** maar hoewel wij zelf ook in de **ger en gier.** tropen hebben gevlogen en eveneens allerlei groote en minder groote roofvogels zijn tegengekomen op onze vluchten, heeft er nog nooit eentje getracht om onze redactionele hersenen te attaqueeren. Ook van de Holland-Indië-vliegers kennen wij geen verhalen van aanvallende roofvogels, zoodat we voorloopig het verhaal als een verlichtsel zullen beschouwen. Maar er is geen praatje zoo klein, of er zit een grond van waarheid achter. Ook achter dit berichtje schuilt mogelijk een kleine tragedie.

Roofvogels zijn namelijk eigenaardige wezens; men kan ze vies vinden, omdat zij aas eten, enz., maar dat zij laf zijn, zal niemand kunnen beweren, en dat hebben wij zelf kunnen ondervinden. Een roofvogel zal namelijk nooit opzij gaan voor een vliegtuig, al is dit nog zoo groot. De vogel ziet het vliegtuig inderdaad als een vijand en zal niet wegduiken, daar ook bij de vogels blijkbaar de wet bekend is, dat de hoogstvliegende in het gevecht de meerderheid heeft. Onze indruk is echter, dat de vogels geen idee hebben wat zulk een vliegtuig eigenlijk voor een ding is. Tegenwoordig is het bij de vliegers algemeen bekend, dat de vogels niet uitwijken, en nadat er een paar botsingen zijn voorgekomen, nemen de vliegers den veiligsten weg en kijken zij netjes

voor de heeren roofvogels uit. Vooral in Britsch-Indië komen veel roofvogels voor, die in groote spiralen voor en onder de groote onweerswolken zweven. De vliegers gaan netjes opzij en de vogels keuren het vliegtuig dan geen blik waardig. Een geluk is het, dat de vogels niet op grootere hoogten vliegen. Zij schijnen zelfs zelden boven de vijftienhonderd meter te komen.

Wij herinneren ons, dat Duimelaar eens te Medan kwam landen met een groot stuk triplex op de plaats van een der cockpitruit. De ruit was namelijk verbrijzeld door een vogel, die er tegenaan was gevlogen. Maar de vogel was ook verbrijzeld; de tweede bestuurder kreeg niet een vogel tegen zich aan, doch slechts een bloederige brij. Dat is dus het lot, dat vogels te wachten staat, die vliegtuigen willen attaqueeren.

Maar wat hebben die Italianen dan gehad, zal men onwillekeurig vragen. Waarschijnlijk is een groote vogel juist tusschen de vleugels terecht gekomen en door den klap niet direct gedood. En ieder dier, dat gewond raakt, stelt zich te weer en zal dat doen in de richting waar het beweging ziet. De vogel heeft dus zeer waarschijnlijk knel gezeten vlak bij het hoofd van den bestuurder en op deze wijze kans gezien den vlieger te verwonden. Een andere oplossing voor het verhaal zouden wij niet weten. Maar in ieder geval, ook als deze oplossing juist is, blijft het zaak voor iederen vlieger om voor de roofvogels ruim baan te maken.

Een nieuw militair vliegtuig van Koolhoven. Roofvogels zijn dus gevaarlijk, maar ook de menselijke vogels kunnen gevaarlijk zijn. Gelukkig alleen in oorlogstijd. In dezen tijd van bewapeningswedloop worden er heel wat nieuwe vliegtuigtypen uitgebracht en ontwikkeld, en deze zullen in oorlogstijd zeer gevaarlijke vogels blijken te zijn. Zulk een vogel is ook de nieuwe machine van Koolhoven, zijn FK-52, een tweepersoons gevechtsvliegtuig, tevens te gebruiken als verkenners en lichte bommenwerper. We waren reeds in staat de machine te bezichtigen en hadden er toen reeds

Vliegwereld

Onder leiding van:

J. A. BACH, res. 1e luit.-vlieger en F. F. HABNIT
Met medewerking van C. C. KÜPPER

Bureau Redactie: Zonnebloemlaan 37,
Aerdenhout bij Haarlem
Telefoon 26641, Haarlem

Bureau Administratie: N.V. Uitgevers- en Drukkersbedrijf J. A. BOOM,
Ged. Oudegracht 144,
Haarlem. Telefoon 11902
(2 lijnen). Giro 37758

ABONNEMENTSPRIJS: Nederland f 4.50 per jaar of f 1.25 per kwartaal. Koloniën f 6.25 per jaar bij vooruitbetaling. Losse nummers 10 ct., aan alle kiosken verkrijgbaar. Voor België f 1.50 per kwartaal of f 5.25 per jaar. Andere landen f 1.75 p. kwartaal of f 6.25 per jaar. Luxe editie f 10.— p. jaar voor alle landen.

VERSCHIJNT IEDEREN DONDERDAG

3e JAARGANG No. 3 — 18 FEBR. 1937

INHOUD

De vliegwereld in vogelvlucht.....	35
Brieven aan een Stewardess	38
Hoe de vliegsport in Zwitserland georganiseerd is	39
Focke Wulf Fw-58-B.....	40
Igor I. Sikorsky	41
De Luchtpostverzameling	43
Correspondentie	44
Humor uit de vliegwereld	44
Vraagbaak	45
Wij vernamen.....	47
De vliegwereld in beeld	48



De Koolhoven FK-52, de nieuwe 2-persoons gevechts-machine, die kortgeleden haar proefvlucht heeft gemaakt.

grote verwachtingen van. Nu de machine is ingevlogen, schijnen deze verwachtingen verwezenlijkt te worden. De juiste prestaties kunnen we nog niet opgeven, daarmee moeten we wachten tot de Rijks-Studie-Dienst de verschillende proeven heeft uitgevoerd. Maar dat deze Koolhoven op diensthooft gemakkelijker zijn 375 km haalt, gelooven we zeker. De lijn is zeer fraai en de dikke romp sluit mooi aan bij de breede NACA-kap, welke om den grooten Bristol-Pegasus-motor is gemonteerd. Deze motor behoort tot de bekende Bristol-familie, die op het oogenblik zoo in het brandpunt van de belangstelling der Nederlandsche vliegers staat. De luchtkruisers van Fokker zullen toch ook worden uitgerust met Bristol-motoren. De motor drijft een driebladigen Schwartz-propeller aan, welke op den grond verstelbaar is. Vlieger en waarnemer zitten onder een fraai gevormde kap en de achterzijde hiervan kan met één handbeweging worden neergeklapt, om den waarnemer gelegenheid te geven tot schieten. Het uitzicht is prachtig en de kap draagt het hare er toe bij, den romp een goeden aerodynamischen vorm te geven. Het landingsgestel is niet intrekbbaar, doch het geeft een minimaal kleinen weerstand, want het bestaat slechts uit twee gestroomlijnde stijlen en twee wielen, die zelfs voorzien zijn van gestroomlijnde banden. De rest van het landingsgestel is in den romp ondergebracht.

Zeer waarschijnlijk zal de machine aan de Luchtvaartafdeeling ter beproeving worden aangeboden, waarna wij er nader op terug zullen komen. Wij wenschen Frits Koolhoven echter reeds nu geluk met dit ontwerp, dat ons inziens tot groote daden in staat is.

Een merkboei voor Oceaan-vliegtuigen. Vliegtuigongelukken hebben dikwijls gebreken aan het licht gebracht, die men niet vermoed had, en de offers door de vliegers gebracht, zijn dan zeker niet te vergeefs geweest. De menscheit heeft er van geleerd en de luchtvaart nadert daardoor weer een schrede tot de volkomen veiligheid. De verongelukte vliegtuigen worden steeds nauwkeurig onderzocht, en heel dikwijls kan men de oorzaak van het ongeluk opsporen. Veelal zal deze oorzaak een fout van den vlieger blijken te zijn, maar ook komen er nog wel, zij het ook sporadisch, materiaal- of constructiefouten voor, en dan moet men deze in de toekomst in alle vliegtuigen van hetzelfde type veranderen, zoodat eenzelfde ongeluk niet meer zal kunnen geschieden. Maar als een vliegtuig boven zee verongelukt, wat maar al te dikwijls is geschied, blijft de kans groot, dat het wrak zinkt, en dan kan men het gebeurde niet meer reconstrueeren. De verdwijning van den zeer bekenden Franschen vlieger Mermoz en de zijnen is

aanleiding geweest, dat in Frankrijk stemmen zijn opgegaan om de Oceaanvliegtuigen van boeien te voorzien, opdat men later het wrak zal kunnen terugvinden. Als het in ondiep water ligt, kan het gelicht worden, zoodat er gelegenheid komt tot een uitgebreid onderzoek, en de slachtoffers kunnen in hun vaderland begraven worden. Men wil die boeien echter zóo maken, dat, ook al vindt men het wrak niet terug omreden het in diep water gezonken is, aan de boei blijft te zien, wat er vlak voor het ongeval geschied is. Men wil namelijk in de boei een barograaf inbouwen, die zal aangeven of het vliegtuig naar beneden gestort is, dan wel een noodlanding heeft uitgevoerd. De ontworpen boei wordt met een zoutstaaf aan het vliegtuig bevestigd, welke staaf, nadat het vliegtuig eenigen tijd in het water gelegen heeft, smelt. De boei komt dan los en aan de oppervlakte te drijven. Doordat de boei loslaat, komen tevens een aantal balletjes vrij, die ook blijven drijven en welke het vinden van de boei vergemakkelijken. De beschreven boei is uitgevonden door den Franschen mecanicien Vion. In de tekening geeft A de barograaf aan, E is de zoutstaaf en D zijn de balletjes. De idee lijkt ons zeer bruikbaar. Heelemaal nieuw is zij niet, want ook de onderzeeboten hebben dergelijke boeien. Deze zijn echter met een telefoonkabel met de boot verbonden, zoodat een reddingsexpeditie met de bemanning van de gezonken onderzeeboot kan spreken. Wordt echter de vliegtuigboei gevonden, dan is dit slechts een bewijs, dat de bemanning niet meer te redden is, want het vliegtuig zelf is gezonken.

Deelnemers Zoo langzamerhand komen er druppelsgewijs eenige inschrijvingen binnen voor de aanstaande Oceaanrace van New-York naar Parijs. Een nieuwe Engelsche inschrijver is een Burnelli Clyde Clipper, voorzien van twee Rolls Royce Kestrel-motoren.

De Burnelli is van Amerikaansche origine, doch een Engelsche fabriek heeft de licenties voor Engeland aangekocht. Het patent van Burnelli bestaat uit de vleugelvormige cabine, het vliegtuig heeft iets weg van een vliegende vleugel met twee smalle staarten. Zijn wij wel ingelicht, dan wordt deze Britsche mededinger echter in Amerika gebouwd, zoodat het eenige Britsche ervan dan de twee motoren zijn. Zelfs is het niet onwaarschijnlijk, dat de Amerikaan Clyde Pangborn de vlieger zal zijn.

Frankrijk heeft officieel met drie vliegtuigen ingeschreven, en wel met een viermotorige Marcel Bloch, voorzien van Hispano Suiza-motoren, met de drie-motorige Amiot, die wordt ontwikkeld uit de mooie twee-motorige machine, die op de Parijsche tentoonstelling was te zien, en met een Makhonine,

een ons onbekend vliegtuig, dat waarschijnlijk vleugels van veranderlijke grootte heeft. Zoodra we hierover meer gegevens hebben, komen we er op terug.



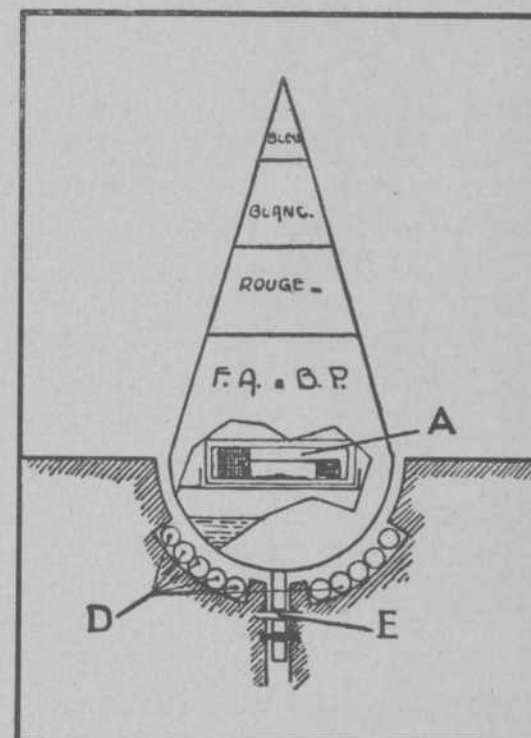
Een nieuw klein tweemotorig Amerika is het land van de tweemotorige verkeersvliegtuigen. Men ziet daar praktisch geen drie-motorige meer rondvliegen. Men kan ze er in alle grootten krijgen, en alle zijn ze vrij snel. Tot nu toe ontbrak er echter een goed klein twee-motorig verkeersvliegtuig, te gebruiken voor de aanbrenghlijnen, de zogenaamde feeder lines, wat we bij ons in Holland het binnenlandsch verkeer zouden noemen. Voor deze lijnen zijn slechts kleine vliegtuigen noodig, want zij zijn bestemd om de reizigers van de kleinere plaatsen te brengen naar het vliegveld van de groote stad, waar kan worden overgestapt in de vliegtuigen van de groote lijnen. Daar deze vliegtuigen dus over korte afstanden moeten concurreren tegen de spoor, moeten zij zeer snel zijn.

Zulk een vliegtuig is nu kortelings door Beechcraft op de markt gebracht. Het vliegtuig, dat natuurlijk geheel van lichtmetaal is opgebouwd, biedt plaats aan zes passagiers en twee vliegers en is voorzien van twee Wright-motoren, van 420 pk elk. De staart doet sterk denken aan de snelle Lockheed Electra, namelijk met dubbele richtingsroeren, die vooral bij de éénmotor-vlucht goed tot hun recht komen. Dit vliegtuig is zeer snel en ontwikkelt een kruissnelheid van 300 km per uur, zoodat het hiermede wel degelijk aan den in den aanhef genoemden eisch voldoet. Voor de liefhebbers brengen we maar meteen een maatschets van dit interessante vliegtuig. En om het modellenbouwers meteen gemakkelijk te maken, plaatsen we er ook nog een foto van.



De dubbele vliegboot van Mayo.

Het interessante ontwerp van den Engelschman Mayo voor een Oceaanvliegtuig, dat eerst de lucht wordt ingebracht door een zware vliegboot, nadert zijn voltooiing. We hebben er reeds meerdere malen over geschreven, maar om de herinnering even op te frischen deelen we nogmaals mede, dat het hier gaat om een groote, vier-motorige vliegboot, die een kleiner vier-motorig watervliegtuig op haar rug kan dragen. Dit vliegtuig heeft een zeer hoge vleugelbelasting en is bijzonder snel. De start zou daarom moeilijk



Boei voor oceaanvliegtuigen.

ONZE MARINE GEBRUIKT

VEEL GENOT VOOR WEINIG GELD?
KOFFIE DAN BIJ ONS BESTELD!

AROMA KOFFIE IMPORT MIJ. N.V.
Heerengracht 289 - AMSTERDAM-C.
o.a. Leverancier K.L.M.

worden, en om deze moeilijkheid te omzeilen, klimt de groote vliegboot, met het kleinere vliegtuig op den rug, naar grootere hoogte, en hier wordt de kleine vliegtuig als het ware gelanceerd.

De groote boot is van hetzelfde type als de bekende vier-motorige Short Empire-booten, waarvan de Imperial Airways er reeds meerdere in de vaart heeft. Het kleine vliegtuig is ook van vier motoren voorzien; waarschijnlijk zijn dit de nieuwe twaalfcilinder De Havilland-motoren. De twee vliegtuigen zijn reeds zoo ver klaar, dat men verwacht binnen drie maanden tot proefvluchten te kunnen overgaan. De twee vliegtuigen zijn door drie systemen aan elkaar bevestigd. Twee van deze bevestigingen worden door de piloten van zoowel het onderste als het bovenste vliegtuig bediend, terwijl de derde bevestiging een automatische is. Deze komt pas vrij, als de lift op het bovenste vliegtuig zoo groot is, dat dit zelf kan vliegen. Want de vleugelbelasting van dit vliegtuig schijnt enorm hoog te zijn, wat geen enkel bezwaar oplevert, omdat na het oversteken van den Oceaan toch alle brandstof verbruikt zal zijn, waardoor de vleugelbelasting tot normale waarde zal zijn gereduceerd. De vliegers staan tijdens den start en de gezamenlijke vlucht met elkaar in telefonische verbinding. De bedoeling is, dat het kleine vliegtuig voorloopig alleen mail zal vervoeren. De kruissnelheid is nog geen 300 km per uur, wat eigenlijk tegenvalt voor een vliegtuig met zulk een hooge vleugelbelasting. Maar men moet er rekening mede houden, dat het hier om een prototype gaat, en een drijvervliegtuig heeft altijd een ongunstigen vorm voor groote snelheid. De ontwerper schijnt reeds nu plannen te hebben om af te stappen van het watervliegtuig en een landvliegtuig met intrekbaar landingsgestel te gaan gebruiken. Dit vliegtuig zou dan non-stop van Engeland naar Amerika kunnen vliegen. Dat bij het eerste project een watervliegtuig gebruikt wordt, is te danken aan het feit, dat een watervliegtuig veel eenvoudiger op de groote boot kan worden geplaatst. We zijn benieuwd naar de resultaten der eerste proefvluchten, want zelf vinden we de oplossing niet ideaal. Dat men een speciale startmethode moet zoeken voor de Oceaan-vliegtuigen, die zwaar overbelast moeten starten, is zeker, maar wij zien de oplossing van het probleem veeleer in een vervolmaking van den katapultstart.



Welschap Onze grootste luchthaven, Schiphol, gaat het des winters slecht; zoo lang wij Schiphol kennen, is dat zoo geweest. Het terrein was oorspronkelijk alleen als militair oefenterrein bedoeld, maar toen de verkeersluchtvaart een aanvang nam, nestelde de K.L.M. zich direct op Schiphol. De ligging is voor een luchtverkeershaven dan ook zeer gunstig te noemen, vlak bij Amsterdam en aan de groote wegen. Maar de ligging, bekeken uit een oogpunt van terreingesteldheid, is allerongelukkigst. Het ligt namelijk in den Haarlemmermeerpolder, en wel zeer laag. Het waterpeil van de Ring-



Een tweemotorig Beechcraft vliegtuig dat, met plaatsruimte voor zes passagiers, een uitstekend vliegtuig is voor feeder lines. Kruissnelheid 300 km/u.

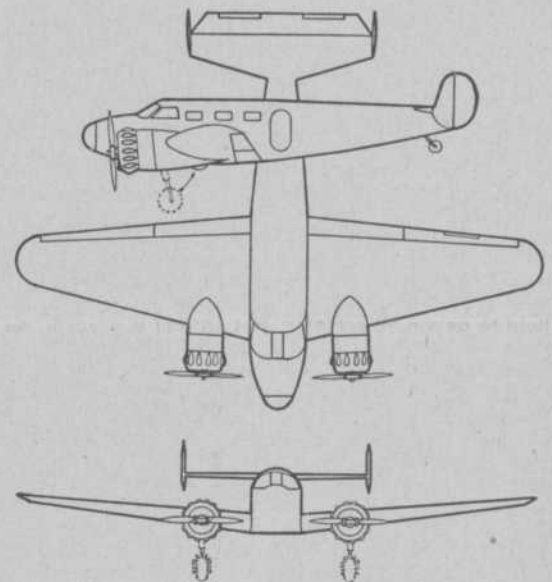
vaart is belangrijk boven het terreinniveau van Schiphol. Daardoor is de kleigrond des winters week en door het zeer intensieve verkeer van tegenwoordig krijgt het gras geen gelegenheid om goed te groeien, met als resultaat een groote modderpoel. Het nieuwe deel van het terrein is nog niet in gebruik genomen, en het moet verwondering wekken, dat op het kleine, modderige terrein het internationale luchtverkeer zonder stagnatie doorgaat.

De Amsterdamsche autoriteiten, met havenmeester Dellaert aan het hoofd, hebben echter een open oog voor het gebrek van Schiphol, en het is wel zeker, dat zal worden overgegaan tot het aanleggen van een zesbeendig kruis van verharde landingsbanen, waardoor start en landing in bijna alle richtingen mogelijk worden, zonder van de banen af te wijken. Verder is Schiphol nu omgebouwd tot een apart poldersysteem, met eigen gemaal, dus een poldertje in een polder. De havenmeester kan zodoende steeds het waterpeil bepalen, dat hem noodig voorkomt. Bij elkaar zijn dit verbeteringen, die gegronde hoop geven, dat Schiphol Koning Winter volgend jaar met een hoonlach kan ontvangen.

Maar dezen winter zit men toch nog maar met de modder, die bepaalde vluchten minder gewenscht maakt. We bedoelen met name proefvluchten en het lessen op verkeersvliegtuigen. Men heeft daarom spontaan den knoop doorgehakt en de hulp van het Eindhovensche vliegveld Welschap te baat genomen. De Fokkerfabriek gaat met de nieuwe G-1 aldaar uitgebreide proefvluchten houden. Fokker heeft hiermede nog het voordeel, dat er niet den geheelen dag ondeskundige journalisten om het toestel draaien. De verschillende groote dagbladen hebben namelijk tegenwoordig op Schiphol een vasten reporter rondlopen, die alles wat maar interessant lijkt, moet overbrieven aan zijn redactie. Meestal zijn dat jongelui, die nog zoo het een en ander te leeren hebben.

De K.L.M. heeft verder besloten om het lessen op de DC-3 ook op Welschap te doen plaats hebben. Daar kunnen de piloten naar hartelust landen en starten. Het zal er een gezellige boel worden, en havenmeester Castendijk zal zich wel in de handen wrijven. Wij gunnen hem deze drukte graag, want Welschap heeft het tegenwoordig wat eenzaam. Het binnenlandsch verkeer heeft Eindhoven verleden zomer links laten liggen, de N.L.S. komt er alleen nog maar des Zondags en het zijn slechts enkele oefenende militairen, die af en toe wat leven in de brouwerij komen brengen.

Een beetje meer vertier daar in het Zuiden kan dus geen kwaad.



Maatschets voor de Beechcraft 18, uitgerust met twee Wright motoren van 420 pk elk.

LUCHTVAART-AGENDA

Luchtvaarttentoonstellingen.

- 26 Mei—8 Juni 1er Salon International de l'Aéronautique te Brussel.
- Permanent Luchtvaart-Museum te Rotterdam.
- Permanent Theehuis Soesterdal te Soesterberg.
- Permanent Vliegveld Waalhaven, Hangar A.

Wedstrijden, enz.

- Februari 3e Meeting International Egyptien d'Aviation.
- 23 Juli—1 Aug. 4e Meeting Aéronautique International Zürich.
- 1—31 Aug. Luchtrace New York—Parijs.
- 12 Sept. Coupe Deutsch de la Meurthe.

Zoo Bols 't maakt,
Zoo 't ieder smaakt.

BOLS

Elken dag één glaasje!



Verkrijgbaar in de restauratie-vliegtuigen der K.L.M.

KOOLHOVEN VLIEGTUIGEN

BRIEVEN AAN EEN STEWARDESS

van A. VIRULY

memo

Beste reisgezellin,

DE hartelijke groeten uit Bromley. Dat is de naam, dien ik net op een station zie staan. Het is een nauwelijks verlicht station, waarop ze elkaar allerlei dingen toeroepen in een soort Engelssch, dat bij mij op school niet onderwezen werd — er slaan portieren, roode en groene lichten schuiven voorbij: we zijn weer onderweg. De avond is koud en dampig; de trein stoot; Londen Victoriastation ligt achter den rug van mijn vooruitrijdenden marconist en ik rijd achteruit naar Sheerness. Drie Engelschen hebben ons gezegd, waar we over moeten stappen, maar we hebben het niet kunnen verstaan. Kome, wat er van komt!

Als we in Sheerness zijn, zullen we daar overnachten en morgenochtend met een taxi naar het militaire vliegveld Eastchurch doorrijden, waar de Toekan op me staat te wachten, die daar op één motor is komen binnenvallen, maar nu een nieuwe Cyclone heeft gekregen en naar Croydon moet worden gevlogen. Van Eastchurch tot Croydon is 't anders 14 minuten; jij bent daar altijd al bezig met afrekenen met de passagiers. Maar op dezen guren avond is 't twee uur met den trein en dan zullen we nog maar in Sheerness wezen. Ik voel, dat ik verdien getroost te worden, hoewel ik dezen brief eigenlijk juist begon, om jou te troosten, omdat je gezakt bent voor het stewardessenexamen. Wat zielig toch! En in het bijzonder zoo droevig, dat alle anderen ook gezakt zijn! Wie om zó iets nog kan glimlachen, moet een bruto heeten. Mij persoonlijk heeft de tijding van dien examenuitslag veel doen verouderen. Ook uit medegevoel met jou en de andere meisjes, maar dat toch niet in de eerste plaats. Want ik weet niet, of je er je wel rekenschap van gegeven hebt, dat deze débacle, zwaar als die jullie persoonlijk moge treffen, in de eerste plaats bedroevend is voor den Minister van Onderwijs en den stand der Nederlandsche cultuur in het bijzonder. Hoe moeten deze vreezen, door de K.L.M. ter verantwoording geroepen te worden!

Vanwege dezen Minister en uit naam van deze cultuur zijn aan jullie een keur van diploma's uitgereikt, die onze Vliegmaatschappij dan tenslotte na rijp be- raad en ampele selectie er in een blijkbaar naïef en goedgeloovig moment toe gebracht hebben om jullie in opleiding te nemen. De K.L.M. heeft zich in de handen gewreven, toen het onzen ronselaars gelukt was om jou en de jouwen te vangen. Eindexamen middelbare scholen met grondige kennis van Latijn, Grieksch, beschrijvende meetkunde, staatsinrichting en de geschiedenis van Baby- lonië en Egypte waren ons daarmee in den schoot gevallen en niet alleen, dat we zodoende een werkbasis voor een opleiding tot stewardess verkregen had- den, als wij noodzakelijk hadden geacht — neen: zelfs universitaire graden, verpleegstersdiploma's en garanties van artistiek kunnen, hadden we nog op den koop toe! Het was, of het geheele Nederlandsche Onderwijs ons zeide: „Hier, neem ze! Jullie vragen véél van jullie personeel en men moge meenen, dat voor gastvrouw aan menig Europeesch Hof minder vereischt wordt, dan voor gastvrouw in zoo'n Douglas van jullie — maar na twaalf en meer jaren van zulk een vooropleiding heb ik toch vertrouwen in het resultaat". Ontroerd is de K.L.M. met de opleiding begonnen. Helaas: *allemaal* zijn jullie gezakt! Het zal mij verbazen, indien de Minister van Onderwijs zich in de eerste jaren nog op Schiphol zal laten zien. Als culturele natie zijn we geblameerd, dat is zeker

— en menige passagier zal in den vervolge zijn kopje bouillon met argwaan bezien.

Voort sukkelt de trein. We passeerden nu Chatham. Het regent buiten — de trein rommelt als een spooktrein. Ik zou wel wat met mijn marconist willen praten, maar durf hem niet te storen, want hij zit voor een examen en zit druk in het schaarsche coupélicht kennis van het kompas te vossen, hoewel hij er van overtuigd is, een klap met de cockpitbijl te zullen krijgen, als hij zich met dat in- strument in de praktijk ooit te zal bemoeien. Ach ja — dat is ook al een drama! Deze marconist voer vele jaren op zee en deed toen examen voor luchtvaart- telegrafist. Hij slaagde, begon mee te vliegen, maar een paar jaar later kwam er een nieuwe staatsregeling. Hij deed toen wéér examen voor..... luchtvaart- telegrafist en vloog verder. Nu is hij één van onze cracks — een van die radio- knapen, die twintig en meer Indiëreizen maakten; vaders van huisgezinnen, mannen met baarden, ridders in de orde van Oranje-Nassau, uit hoofde hunner verdiensten in de luchtvaarttelegrafie — en er is een nieuwe staatsregeling gekomen, en ze moeten wéér examen doen voor..... luchtvaart-telegrafist. Niemand heeft vrijstelling gekregen.

Met ongeveinsden schrik wacht ik op den uitslag, want stel je voor, dat ze net als jullie óók allemaal zakken, wat geenszins uitgesloten is. Iedereen zou onze nationale luchtvaart allengs gaan beschouwen als een veredeld soort arbeidsverschaffing aan onvolwaardigen.

„Of het nóóit ophoudt!" zegt mijn overbuurman verbitterd, en kijkt triestig over de foto van zijn kinderen, die bij kompasleer § 54 in het boek ligt.

„Jawel — we zijn er net" kan ik troosten, want er loopen nu buiten kerels, die „Sheerness!" roepen. Hoe zou het er uitzien van dichtbij? Ik heb er altijd 3 mijl omheen moeten vliegen, vanwege de spionage.

Dag reisgezellin! Als jullie herexamen gaan doen, hoop ik in de commissie te zitten. Ik heb groote plannen:

a. Teeken uit het hoofd een graphiek van de winter-dienstregeling op alg. erkende Christ. feest- en marktdagen van het Braziliaansche spoorwegnet, waarover de koffie wordt vervoerd, die in de F-22 vliegtuigen wordt geser- veerd.

b. Schenkt men deze ook in de DC-2 vliegtuigen en zoo neen, hoeveel cafeïne bevat zij? Zoo ja, waarom dan niet?

c. Hoe beduidt ge aan een blinden negerpassagier uit Zuid-Libye in een avondvliegtuig met cabinelichtstoring, dat de machine Hannover passeert, wanneer het nieuwe maan, en de passagier doofstom is?

d. Teeken het bovenaanzicht en een dwarsdoorsnede op schaal 1:12,3 van de tien oudste gezagvoerders der Deutsche Luft Hansa, hoe heet de burgemeester van Bushir en met welken titel spreekt ge bij kunstlicht een Maharadja van Hyderabad aan, wanneer er een r in de maand is?

Ik stel me er veel van voor,
Cheerio — so long dus —

A. Viruly

Grootinquisiteur.

LINNEN BANDEN

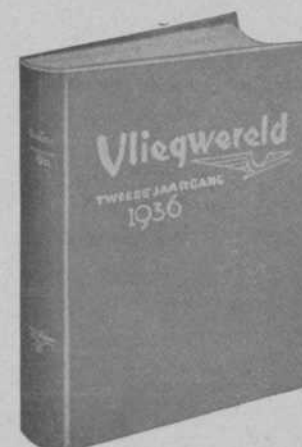
voor den TWEEDE JAARGANG van

Vliegwereld

zijn
verkrijgbaar à **f 1.50** per stuk

U schrijft even een postwissel van f 1.50, of stort dit bedrag op postgirorekening no. 37758, ten name der N.V. Uitgevers- en Drukkersbedrijf J. A. BOOM - HAARLEM Gedempte Oudegracht 144

Bestelt nog heden!





Aankomst
boven Zürich.

In stijgende lijn:

Modellenbouw
Zweefvliegen
Motorvliegen

door
JOHN S. ZODY

HOE DE V LIEGSPORT IN ZWITSERLAND GEORGANISEERD IS

LUCHTVAARTORGANISATIE is altijd een dankbaar onderwerp, om onder de loupe te nemen.

Te meer, daar er in Nederland van een eenheidsorganisatie geen sprake is en alles en iedereen daar kalm naast elkaar voortleeft, zonder ooit tot het onderwerp „samenwerking” te komen, is het misschien wel eens nuttig een voorbeeld aan te halen van een land, waar dit wel kan. Want alleen door samenwerking kan de Nederlandsche vliegspor voortuit komen. In Nederland hebben we de Jeugdluchtvaartclubs, die den modellenbouw beoefenen, we hebben Zweefvliegclubs, al dan niet georganiseerd in den „Bond”, voorts zijn er de plaatselijke Aeroclubs, de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, de N.V. Nationale Luchtvaart School, het N.V. Instituut voor Zweefvliegen en nog veel meer..... Er is dus activiteit genoeg en voor elck wat wils. En juist omdat door eendrachtige samenwerking werkelijk iets goeds bereikt kan worden, zijn we in het buitenland eens op verkenning uitgegaan naar een land, dat zijn luchtvaart reorganiseerde op een niet militaire basis en zodoende de aviatiek op een hooger peil bracht. Dat land moest in dezelfde omstandigheden verkeeren als wij; n.l. dat de luchtvaart er geheel, of voor het grootste gedeelte, aan het particuliere initiatief werd overgelaten.

We zijn daarom eens met den energieke leider van de Afdeling Zürich van de Zwitsersche Aero Club gaan praten en vonden hem in zijn nieuwe bureau in het prachtige Victoriahaus direct gaarne bereid ons iets over de vliegerij in Zwitserland te vertellen.

Een all-round Aero Club.

„DE Zwitsersche Aero Club”, begon Dr. Walter Dollfus (die geen familie is van den vermoorden Oostenrijkschen Bondskanselier), „belichaamt alle takken van de vliegspor in zich. Zoowel de balloonsport, als ook de zweef- en motorvliegerij, en tevens de modelsport zijn erin opgenomen. Dit laatste nog sinds zeer korten tijd. De modellenbouw, die hier beoefend wordt door de jeugd van 14—20 jaar, heeft den laatsten tijd, onder leiding van de Aero Club, geweldige vorderingen gemaakt. Wij hebben in de eerste plaats gemeend deze sport onder het bereik van iederen Zwitserschen jongen te brengen, door de contributie zoo laag mogelijk te stellen. Men betaalt hier 10 Francs per jaar plus 3 Francs als bijdrage in de materiaalkosten. Tot in de kleinste plaatsen bevinden zich de afdelingen, momenteel 46 in totaal. En als dan een lid zich eenige jaren ijverig en met succes op den modellenbouw heeft toegelegd, dan kan hij zich — eveneens weer in clubverband — als leerling-zweefvlieger laten inschrijven, om dan te trachten de geheimen van deze sport te doorgronden”.

En hier hebben we het belangrijke punt, dat we in Holland niet hebben: de aansluiting! Als iemand van Amsterdam naar Noordwijk aan Zee wil reizen, dan gaat hij per trein tot Leiden. Maar indien daar geen bus- of tramsaansluitingen voor Noordwijk aanwezig zouden zijn, tien tegen een, dat de persoon in kwestie doorreist naar b.v. Scheveningen, dat immers wel trein- en tramsaansluitingen heeft! Zoo is het natuurlijk ook met de vliegerij gesteld. Zoo'n

modelbouwjongen, die mettertijd ook werkelijk eenig begrip van de aerodynamica krijgt, gaat er vroeg of laat toch naar verlangen, om zelf te gaan vliegen. Hij wil hooger-op en wie kan hem dat kwalijk nemen?”

Zwitserland is een gevaarlijke zweefconcurrent voor Duitsland!

„DE Aero Club is weer onder te verdeelen in 46 zweefvlieggroepen, verdeeld over het geheele land. Deze groepen maakten in het jaar dat achter ons ligt niet minder dan 20.647 starts en vlogen totaal 1358 uren 26 minuten. Als we nu deze cijfers met die van 1935 vergelijken, zal het een ieder wel duidelijk zijn, welken enormen vooruitgang de zweefspor in Zwitserland ondergaat. Die cijfers waren n.l. resp. 13.953 starts en 962 uren 53 minuten!”

„Maar dit alles”, waagden we op te merken, „is dan toch wel tot stand gekomen met zeer groote staatssubsidies?”

„De Staatssubsidie is, in vergelijking met de andere landen, zeer en zeer gering te noemen en dateert bovendien eerst van verleden jaar. Zij is echter zoo klein, dat we dikwijls de gekste dingen moeten verzinnen, om de kas bij te spijkeren. Zoo zaten we onlangs nog met een vrij belangrijk tekort, toen een onzer leden als redder in den nood kwam opdagen en ons eenige duizenden flesschen wijn schonk. Wij mochten zijn wijn verkoopen en het daarvoor ontvangen geld behouden. Zoo deed zich het alleszins zeldzame feit in de vlieggeschiedenis voor, dat de Züricher Zweefvlieggroep zichzelf tot wijnhande-



Dubendorf, de
luchthaven van
Zürich.



Een Utter prestatietoestel van Zwitserschen oorsprong.

laar promoveerde! Bovendien zijn we uitgever, ja, alles tegelijk, als het moet!"

„En de prestaties?"

„Bewegen zich in dezelfde lijn als de geheele vooruitgang. Het Zwitsersche duurrecord staat op het oogenblik op 25 uren en slaat als zoodanig, internationaal bezien, lang geen gek figuur. De bezitter van dit record is piloot F. Schreiber, die ons land ook zoo roemrijk op de zweef-olympiade vertegenwoordigde. Het afstandsrecord staat met een vlucht van 143 km (Uetliberg bij Zurich naar Lucens) op naam van piloot Godinat, die tevens bezitter van het officieele hoogterecord met 1600 meter boven start is. Maar eenige weken geleden — het zal eind October geweest zijn — vloog een heel jong ventje meer dan 3000 meter boven start tijdens een oefenvlucht. Maar dit officieuze record kan echter niet erkend worden, aangezien hij geen barograaf bij zich had. De prestatie is er echter niet minder mooi om!"

Officieele erkenning van het zweefvliegen.

„IN hoeverre is men het er hier over eens, dat zweefvliegen de opleiding tot motorpiloot verkort en daardoor dus van belang is in verband met de vorming van een reserve-corps militaire vliegers?"

„Tot voor zeer korten tijd besteedde men van militaire zijde heelemaal geen aandacht aan de zweefvliegerij. Totdat op zekeren dag de commandant van de Fliegergruppe, Oberstleutnant Rihner, den knoop doorhakte en zich bij ons als beginnening aanmeldde. Hij wilde alles meemaken en was zonder meer bereid zijn instructeur — een vrachtwagen-

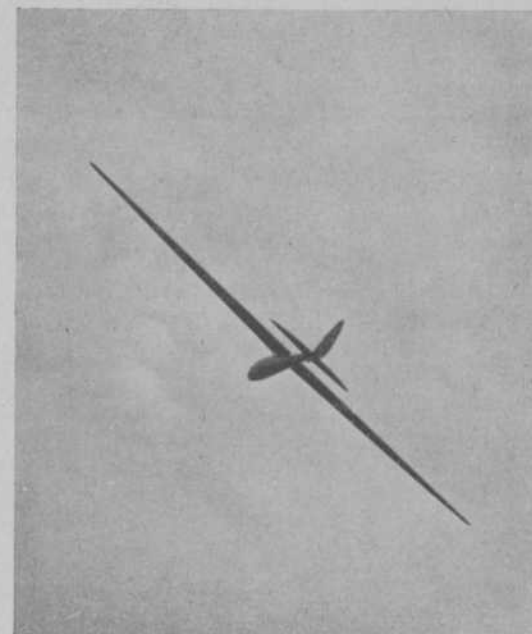
chauffeur hier in Zürich — te gehoorzamen. Omdat Lt. Rihner motorvlieger was, behaalde hij binnen zeer korten tijd zijn A-, B- en C-brevet en kwam bovendien tot de slotsom, dat zweefvliegen wel degelijk als vooropleiding tot motorvliegen te beschouwen is".

Maar genoeg over de zweefvliegerij. Den zweefpilooten, die het motorvliegen willen leeren, vergoedt de Staat 1000 francs tot en met hun A-brevet, indien ze bereid zijn in de militaire luchtvaart door te gaan, hetzij als reserve of op welke manier dan ook. Zoodra ze hun militair brevet hebben, krijgen ze zelfs alle onkosten voor het eerst behaalde A-brevet vergoed. Hier wordt dus het nuttige met het aangename gepaard: de zweefvlieger is tevreden, omdat hij tenslotte tot motorvliegen kan overgaan en de Staat vaart er wel bij, doordat hij zijn aantal reservepilooten op een goedkoope manier belangrijk vergroot. Ook voor de sportvliegers zelve is gezorgd door een groot aantal clubmachines, waarop de leden voor een appel en een ei hun vliegvaardigheid kunnen onderhouden: Klemm, Buecker Jungmann, Stieglitz, Caudron en nog veel meer. De Aero Club van Genève kocht onlangs een Topsy vliegtuigje aan, dat men voor de som van f 8,— per uur kan huren! Zoo wordt de vliegspot werkelijk populair!

Een wijze les.

„NEDERLAND'S naam wordt het hoogst gehouden in de lucht". „De Vliegende Hollander, eens sage, thans werkelijkheid!" Deze slogans heeft onze onvolprezen K.L.M., in den loop der jaren verdiend. Maar wat zou de Nederlandsche Luchtvaart

beteekenen zonder onze burgerluchtvaartmaatschappij? Hebben wij een zweverij, een sportvliegerij, of zelfs maar een modellenbouw van betekenis? Zoo ja, dan is dit niet eens naar buiten te toonen, door gebrek aan eenheid. Zoo kan men, om nu eens een heel enkel voorbeeld te noemen, in Amsterdam het bestaan van „slechts" drie modellenclubs aanschouwen, die daar kalmpjes langs elkaar leven. En hebben we geen twee Kleine-Luchtvaart-Organisaties? Neen, wat er in Holland moet komen, dat is een representatief en dus gezaghebbend lichaam van alle luchtvaartclubs en luchtvaartorganisaties, hetzij in verband van de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, hetzij er buiten, maar met haar volledige medewerking. Eerst dan kan men tot iets goeds komen. En eerst dan zal het tijd zijn, om eens over subsidies en dergelijke te praten!!



Een Spyr zweefprestatietoestel van Zwitsersche constructie.

FOCKE-WULF FW-58-B. DE ONTWIKKELING VAN DE FW-58 „WEIHE"

IN het voorjaar van 1936 heeft de Focke-Wulf Flugzeugbau A.G. te Bremen een tweemotorig trainingsvliegtuig uitgebracht, dat zoowel voor civiele als militaire doeleinden dienstbaar gemaakt kon worden. De Focke-Wulf 58 „Weihe" (wat inwijding beteekent) was voornamelijk bedoeld om jonge vliegers te oefenen in het gebruik van groote, meermotorige toestellen; het vliegtuig was in twee uitvoeringen verkrijgbaar, 1e. in aan alle zijden gesloten uitvoering, voor oefening in het vliegen uitsluitend op de radio en de instrumenten en 2e. als toestel voor de oefening in het bommenwerpen en het bedienen van het beweegbaar machinegeweer. In militair opzicht beteekende de Weihe een voor-sprong van Duitsland op andere Europeesche mogendheden, want noch Engeland, noch Frankrijk waren in het bezit van een tweemotorig trainingsvliegtuig voor bombardement.

Thans heeft Focke-Wulf een verbeterde Weihe gebouwd, die aangeduid wordt als Fw-58-B.

De oude Weihe was uitgerust met een open machinegeweerpost, de 58-B heeft een geheel gesloten en aerodynamisch goed gevormden machinegeweerkoepel in den neus van den romp; tezamen met een verbeterde bedekking van de bestuurderscockpit, hebben deze beide vernieuwingen een verbetering van de prestaties van het vliegtuig ten gevolge gehad. Bovendien is door de verbouwing van het dak van de stuurhut het zicht van den bestuurder nog verbeterd.

De gesloten rompneus is, wat de inrichting betreft, geheel in overeenstemming met dien van de bommenwerpers, waarmee de verschillende escadrilles uitgerust zijn. Het machinegeweer is ondergebracht in een koepel van plexiglas, die het voorste gedeelte van den romp vormt. Het machinegeweer wordt in liggende houding bediend. De vloer van den rompneus is in de nabijheid van den bommenrichtkijker oprolbaar gemaakt, hij kan ten deele naar boven getrokken worden om de noodige ruimte en zicht te verschaffen. Indien de 58-B als bombardementsvliegtuig gebruikt wordt, is er plaats voor een instructeur in den rompneus. Wordt het toestel gebruikt voor lessen in blindvliegen of besturing door middel van de radio, dan kan de machinegeweer-

koepel worden vervangen door een neus van licht metaal. Deze verbouwing kan in zeer korten tijd uitgevoerd worden, daar bij de constructie rekening gehouden is met het feit, dat het toestel snel voor een

ander doel geschikt gemaakt moet kunnen worden. Met het oog op seriebouw is de constructie der verschillende deelen zoo eenvoudig mogelijk gehouden. E.R.



Focke-Wulf Fw-58-B „Weihe" in de nieuwste militaire uitvoering. De machine is uitgerust met twee 240 pk Argus-motoren.

IGOR I. SIKORSKY

HET LEVEN VAN DEN GROOTEN LUCHTVAARTPIONIER

door OBSERVATOR

DE naam van Igor Sikorsky is over de geheele wereld verbreid. De geschiedenis van dezen constructeur en zijn worsteling met de techniek zijn merkwaardig genoeg, te merkwaardig om in het vergeetboek te geraken. De wieg van Igor stond in het stadje Kiev in Rusland, waar hij in 1889 het levenslicht aanschouwde. Het spreekt welhaast vanzelf, dat de jonge Sikorsky reeds in zijn jeugd met allerlei luchtvaartexperimenten begon en de modellenbouw ijverig door hem beoefend werd. Hij prutste net zolang aan zoo'n vliegtuigje, totdat het werkelijk aanleg tot vliegen vertoonde. Na de lagere school werd door hem de Hoogeschool te Kiev gevolgd, na afloop waarvan Igor zijn intrede deed als cadet in de zeevaartschool te Petrograd, het tegenwoordige Leningrad. Nadat hij ook deze school met succes doorlopen had, reisde Sikorsky naar Parijs, alwaar hij wiskunde, chemie en constructie studeerde. Na zijn terugkeer in Kiev werd hij door de Polytechnische Hoogeschool als leerkracht geëngageerd. Eigenlijk voelde Sikorsky niets voor zijn job als schoolmeester, maar hij moest... hij had wat geld nodig! Hij had geld nodig om zijn aviatische experimenten door te zetten. En toen dan ook de noodige duiten bij elkaar gespaard waren, zei Sikorsky de Polytechnische school vaarwel. In het jaar 1908 deed hij zijn intrede in de luchtvaartwereld met een vliegtuigje, dat hij uitrustte met een 25 pk-motor, waarop hij zijn verdere studiën baseerde. Het was een watervliegtuigje, met drijvers uitgerust. In 1910 kwam zijn tweede watervliegtuig gereed. Dit was direct al een verbetering ten opzichte van zijn eersteling en zoo was deze machine b.v. met een motor uitgerust, die twee schroeven in tandem aandreef. Zoo iets was „noch nie dagewesen” in dien tijd!

Kleine Luchtvaart Anno 1910.

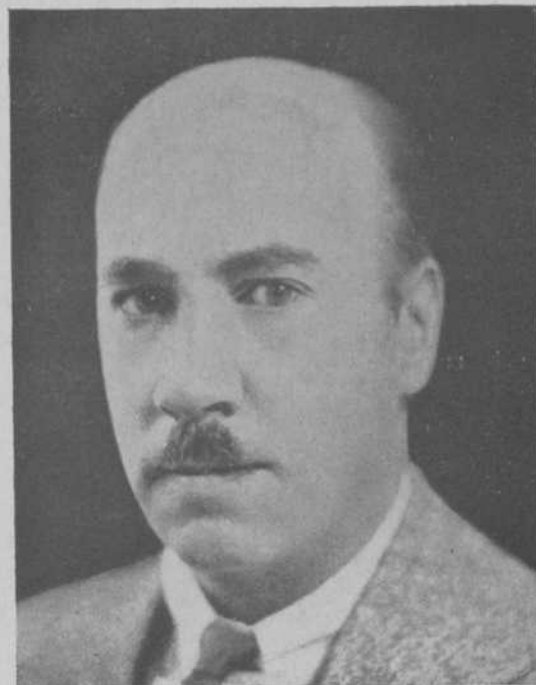
IN datzelfde jaar bouwde hij nog zijn eerste landvliegtuig, de S-1, die hij uitrustte met een motor van..... 15 pk. Al deze toestelletjes rolden heel aardig, maar vliegen deden ze niet. Ze dienden uitsluitend als studiemateriaal en met de ervaring, die hij opgedaan had met deze machines, begon hij aan zijn eerste werkelijke vliegtuig, dat behalve rollen ook zou moeten vliegen. Nu en dat deed die S-2 dan ook werkelijk! Het werd een landvliegtuig van

zeer bescheiden afmetingen, uitgerust met een 25 pk motor. De dagbladen te Kiev, die zich nog al eens vroolijk hadden gemaakt over die vliegdingen, die wel rollen, maar niet vliegen konden, brachten groote berichten over Sikorsky's eerste vlucht, waarbij hij een hoogte van 600 voet bereikte.

De vierde machine, die Sikorsky in dat jaar 1910 bouwde, was zijn S-3, die hij uitrustte met een 40 pk Anzani-motor. Men bedenke eens, wat dat voor dien tijd zeggen wilde, om vier vliegtuigen per jaar te vervaardigen, met slechts een paar helpers, die niet geschoold waren en die vaak meer verknoeden, dan wel strikt noodzakelijk was. Maar toen zijn vierde spruit dan ook klaar in de vliegweide stond, even na Kerstmis 1910, maakte Sikorsky er een vlucht mede van 59 seconden, een heele prestatie voor dien tijd! Zoo langzamerhand was voor hem de tijd gekomen om „den volke eens te toonen wie hij was en wat hij deed”. M.a.w. Sikorsky wilde een fabriek beginnen en om dat door te zetten had hij opdrachten nodig. En om opdrachten te krijgen, was reclame nodig. Dus zien we hem in het jaar daarop met zijn S-4 en S-5 „den boer optrekken”. Met deze toestellen, die beiden uitgerust waren met een 60 pk Anzani-motor, trok hij kris kras door het land, gaf verschillende demonstraties, of liet de machine tegen een zacht prijsje bezichtigen. Want ofschoon Sikorsky niet geheel en al zonder middelen was, werd het hem zoo langzamerhand wel duidelijk, dat aan alles een eind kwam. Voor zijn allerlaatste geld bouwde hij zijn S-6A in het voorjaar 1912. Van een vriend moest hij geld leenen, om het toestel naar Moskou te laten transporteren, waar een groote luchtvaarttentoonstelling gehouden werd. De S-6A won den eersten prijs! Sikorsky was dus voor het moment weer gered! In den loop van datzelfde jaar won dit toestel nog een eersten prijs tijdens de Militaire Competitiewedstrijden in Petrograd, waaraan alle toenmalige beroemdheden deelnamen, o.m. Farman, Nieuport en Fokker.

De toekomst is aan de vliegboot.

TOEN Igor reeds in 1908 aan zijn watervliegtuigjes knutselde, deed hij dit niet „zoo maar”. Hij had de vaste overtuiging, dat de vliegboot het luchtvervoermiddel der toekomst zou zijn. Zoo'n vliegboot stelde hij zich meermotorig voor, het moest tenminste 20 passagiers vervoeren met het-



Igor Sikorsky.

zelfde comfort, dat men in D-treinen aantrof. We meenen gerust aan te kunnen nemen, dat er toen geen andere constructeur in de geheele wereld was, die deze inzichten met Sikorsky deelde.

In het jaar 1913 begon hij dan ook aan zijn eerste vliegboot, welke hij uitrustte met 4 motoren van 100 pk elk. De geheele technische wereld van dien tijd was met stomheid geslagen. Het eerste vliegchip kreeg veel kritiek, maar ook veel waardeering. In totaal heeft Sikorsky twee vliegboten gebouwd in 1913. Ze hadden een gewicht van 10.340 lbs, overeenkomende met 25.81 per pk. In de „Times” van die dagen kan men er een complete beschrijving van vinden. In een onderhoud, dat Sikorsky een nieuwsgierigen correspondent toestond, verklaarde hij dat het niet lang meer zou duren, of alle werelddeelen onderling waren door dergelijke vliegboten verbonden. Londen—New York, het zou niet meer dan een trip worden. Maar wanneer, voegt de voorzichtige verslaggever er wijselijk aan toe!

Met zijn volgende vliegboot, die het voorjaar 1914 gereed kwam, stelde hij een heele serie internationale records op, die de degelijkheid van zijn product bewezen. Bijzonder opzien baarde zijn vlucht van Moskou naar Kiev, zijn geboorteplaats, zonder tusschen- of noodlandingen, een voor die dagen geweldige prestatie. Zijn volgend type was weer een viermotorige vliegboot, met een totaal gewicht van 7711 kg, waarvan ruim 2321 kg nuttige lading. Zij was uitgerust met Renault-motoren van 220 pk. De oorlog kwam en ineens had de wereld een geweldige behoefte aan vliegtuigen, vliegboten, luchtschepen en wat dies meer zij. Sikorsky richtte een groote fabriek in, in de buurt van Petrograd, en leverde weldra zijn verschillende types in groote hoeveelheden aan het Russische Gouvernement. Hij kreeg daarvoor goed betaald: per vliegboot 250.000 Roebel, dat was vroeger gelijk aan 125.000 Dollar per machine. Gedurende den oorlog alleen leverde Sikorsky 73 groote bommenwerpers af. Zij maakten meer dan 400 vluchten boven vijandelijk gebied en als bijzonderheid vermelden we nog even, dat slechts één vliegboot door een vijandelijk eskader tot dalen gedwongen werd; alle andere bereikten altijd heelhuids de basis. Hoe dan ook: half kapot geschoten en vaak met twee defecte motoren, maar ze kwamen er!

Later heeft men ervaren, waarom die Sikorsky vliegboten, die toch een groot doelwit waren en naar men dacht gemakkelijk door kleine, vijandelijke vliegtuigen zouden kunnen worden neergeschoten, superieur waren. Sikorsky had n.l. zijn vliegtuigen erop berekend dat zij, als een of meer motoren uitvielen, toch konden doorvliegen. Zijn vliegboten waren altijd zoo gebouwd, dat de motoren tijdens het vliegen goed toegankelijk waren, zoodat reparatie vaak mogelijk was. Dit patent heeft hij later aan het Amerikaansche Gouvernement verkocht.

Op de vlucht.

IN het jaar 1917, toen bloedige revoluties aan de orde van den dag waren en Sikorsky het wel aan zag komen, wat het einde zou zijn, gaf hij er den brui van en verliet het land. Na een lange en avon-



Een van de meest succesvolle ontwerpen van Sikorsky is zijn S-42. Van dit type heeft de Pan American Airways er negen in gebruik langs de Caraïbische en Zuid-Amerikaansche routen.

De Sikorsky Amphibie S-38-B van de Nieuw Guinea expeditie.



tuurlijke vlucht bereikte hij Frankrijk, waar het Franse Gouvernement hem onmiddellijk in dienst nam voor den bouw van groote bommenwerpers.

Hij richtte een up to date fabriek in bij Parijs. Doch toen de heele zaak netjes op pootjes stond en de productie eindelijk beginnen kon, was het eind October 1918 en weldra werd de wapenstilstand gesloten. Sikorsky wist eigenlijk niet goed, wat te beginnen. Hij besloot zijn geluk in de Nieuwe Wereld te gaan zoeken en in 1919 vertrok hij uit het gastvrije Frankrijk.

De merkwaardige figuur van Igor Sikorsky verdwijnt eenige jaren van het tooneel. De luchtvaart in de Vereenigde Staten stond in die dagen op een veel lager peil dan in Europa en de ideeën van Sikorsky vonden geen ingang. Doch in het jaar 1923 wisten enkelen van zijn vrienden hem er toe over te halen, zich weer aan den geliefden vliegtuigbouw te wijden. En weldra stond de Sikorsky Aero Engineering Corporation op stapel. De burgerluchtvaart in de Vereenigde Staten was in opkomst. Dit wil weer heelemaal niet zeggen, dat ze bloeide. De organisatie was nog maar zoo zoo, de verschillende luchtverkeersmaatschappijen zaten elkaar zooveel mogelijk dwars, comfort was bijzaak, kortom, het was allemaal erg romantisch. Sikorsky zag wel, waar hij de luchtvaart mee kon dienen. En zoo bouwde hij in den loop van het jaar 1924 zijn eerste verkeersvliegtuig in de States; het werd een tweemotorige kist, plaats biedende aan 14 passagiers. Hem kwam de eer toe, het eerste vliegtuig voor de burgerluchtvaart van een beetje afmetingen in Amerika gebouwd te hebben en die S-29 baarde overal groot opzien. De Sikorsky Aero Engineering Corporation was slechts op zeer bescheiden middelen gegrondvest. Maar toen hij zag, dat hij wel eens op een bestelling kon rekenen (die hij dan ook werkelijk kreeg) fundeerde hij zijn zaak op een bredere basis en zoo aanschouwde de Sikorsky Manufacturing Corporation het levenslicht. Deze maatschappij heeft bestaan tot September 1928.

Zij leverde o.m. een éénmotorigen vijfzitter, uitgerust met een Wright J-4 motor, een tweehonderd paards watergekoelde, de S-31. De S-32 was ongeveer dezelfde machine, alleen uitgerust met een 400 pk Liberty motor. De S-33 was een sportmachine, plaats biedende aan twee personen en uitgerust met een Lawrence motor van 60 pk, vervolgens de beroemde S-35, speciaal gebouwd voor de New York—Parijs vlucht van kapitein René Fonck, een driemotorig vliegtuig, met drie Jupiter motoren van 400 pk elk. Intussen had Sikorsky nu ook in de Nieuwe Wereld bewezen wat hij waard was en de opdrachten stroomden binnen, zoodat weldra zijn fabriek te klein was en hij in 1927 verhuizen moest naar Roosevelt Field. In dat jaar leverde hij weer verschillende machines voor de burgerluchtvaart, leger en marine. Maar de

Schlager van dat jaar was wel zijn S-38, een amphibie, uitgerust met twee motoren van 400 pk elk en plaats biedend aan 12 passagiers. Dit toestel is in meer dan 100 exemplaren over de geheele wereld verspreid en ook bij ons in Nederlandsch Indië vliegen twee S-38 B's bij de karteeringsexpeditie in Nieuw Guinea.

Een nieuwe fabriek.

INTUSSCHEN was Sikorsky's laatstgenoemde maatschappij weer omgevormd tot de Sikorsky Aviation Corporation, welke deel uitmaakte van de United Aircraft & Transport Corporation. Dit gebeurde in September 1929, even voordat de beroemde, of beruchte, beurs tragedie een aanvang nam. De fabriek zelf werd verplaatst naar Stratford, waar aan de oevers van de Housatonic River een geweldig fabriekscomplex verrees, met een totale oppervlakte van 250.000 vk. voet. De breedte en diepe rivier, waaraan de fabriek gelegen is, biedt een goede gelegenheid tot landing van alle soorten watervliegtuigen en vliegboten, terwijl aan den anderen kant een groot vliegveld was voor de landmachines. De geweldige hallen zijn er op gebouwd, dat ook de grootst denkbare vliegboten er in hun geheel kunnen worden vervaardigd. De fabriek is een van de meest moderne in de States.

Voortbouwend op het succes, dat hij met zijn S-38 incasseerde, construeerde hij de S-39 in 1929, die evenals zijn voorgangers zijn kwaliteit bewees.

Zoo langzamerhand zijn we nu aangeland bij de grotere vliegboten, die den naam Sikorsky tot in alle deelen van de wereld brachten, de vliegboten, waarmede de Pan American Airways reeds jarenlang hun succesvol bedrijf uitoefenen. Sikorsky tekenende het eene project na het andere, zijn bekwame ingenieurs, helpers en arbeiders maakten zijn denkbeelden binnen een minimum van tijd tot werkelijkheid: de S-40, plaats biedende aan 40 passagiers, toentertijd een der grootste vliegboten der wereld en een waardige tegenhanger van de DO-X, werd gebouwd in het jaar 1930. Zij werd uitgerust met 4 Hornet motoren van 800 pk elk. En weldra was de eerste van een serie S-41 afgeleverd!

Over den bouw en de prestaties van zijn modernste producten, de S-42, de S-42A en S-43, willen we hier niet verder uitweiden. Mede dank zij Sikorsky's vernuft kon men een geweldig project tot werkelijkheid maken: de geregelde dienst Amerika—China is onlangs werkelijkheid geworden. De S-43, de kleine, handige amphibie-machine, is in een groot aantal naar het buitenland geëxporteerd: Frankrijk, Zuid Afrika, Canada, Noorwegen, enz. We waren van den zomer in de gelegenheid een van de proefvluchten van de eerste S-43 van Det Norske Luftfartsselskab boven het prachtige, woeste Noorsche fjordenlandschap mede te maken. We kunnen wel verklappen, dat zoo'n vlucht met de S-43 een sensatie was! De cabine, die plaats biedt aan 15 passagiers, is ruim, het uitzicht is prachtig (de machine is een hoogdekker) en onbelemmerd. De Noorsche maatschappij is van plan binnenkort nog enkele vliegtuigen van dit type te bestellen.

Het behoeft wel geen betoog, dat Igor een open oog voor de toekomst heeft. Terwijl zijn eene oog, bij wijze van spreken althans, op den Pacific gericht blijft, kijkt zijn andere oog in de richting van den Noordelijken Atlantischen Oceaan. We kunnen wel verklappen, dat hij gereed is om, indien daar behoefte voor mocht bestaan, zijn eerste van een serie 50 ton metende vliegboten voor den dienst naar Europa op stapel te zetten. Mogen we de „New York Times" gelooven, dan is men zelfs al met 't prototype bezig en kunnen de proefvluchten ieder oogenblik beginnen. De fabriek zelf laat zich hierover niet uit. Men schijnt de luchtvaartwereld voor een fait accompli te willen plaatsen, hierbij het voorbeeld van Duitsland volgend, dat, naar we juist voor het verzenden van dit artikel vernamen, op de Hamburgsche scheepswerf Blom & Voss een groote, viermotorige vliegboot op stapel heeft staan, speciaal ontworpen en gebouwd voor het trans-Atlantische traject. Vliegboten van 50 ton, met accommodatie voor 36 passagiers, 8 man bezetting. Het klinkt in onze conservatieve ooren fantastisch, nietwaar? Maar wat is 50 ton voor een man als Sikorsky?

„Binnen enkele jaren", verklaarde Igor onlangs aan een vertegenwoordiger van „The Aeroplane", „zullen we 100-ton vliegboten in bedrijf moeten hebben op het traject New York—Londen—Parijs!" En hij zal ze bouwen ook!



Een Sikorsky Amphibie S-43 even voor de landing op een vliegterrein.

ONZE MARINE GEBRUIKT



The Cheetah in the Avro Anson.

**ARMSTRONG
SIDDELEY**

340 H.P. (TAKE OFF) CHEETAH IX ENGINE
ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND



Een wekelijksche reis

ROND DE WERELD VOOR SLECHTS

f 2.50
PER 3 MAANDEN

De Wereldkroniek toont U het wereldgebeuren, bevat naast schitterende illustraties een schat van lectuur en interessante rubrieken op elk gebied. Een bron van ontspanning voor U en voor elk lid van uw gezin. Vraagt proefnummer bij de

ADMIN. WERELDKRONIEK • WIJNHAVEN 113 • ROTTERDAM

DE LUCHTPOSTVERZAMELING

Vragen en mededeelingen, deze rubriek betreffende, aan den heer H. L. S. Adama, Stijnbuysstraat 35, Nijmegen.



Het speciale vignet (links), d.w.z. een zegel zonder waarde-aanduiding, dat door het comité voor de rallye werd uitgegeven.



DE RALLYE NAAR MONTE CARLO.

Een sportieve prestatie van de eerste orde, welke allerwege de aandacht trekt, vormt de telkenmale gehouden prestatie van Oost en West, en Noord en Zuid naar Monaco.

Het is geen wonder, dat de Nederlanders zich bij dergelijke autoritten niet onbetuigd laten, want ons hart trekt naar het sportieve en eenige weken per jaar reizen en trekken: dat zit ons in 't bloed.

Ook de thuisblijvers van de rallye leven mede. Ieder grijpt naar de krant of luistert naar de radio, om toch vooral maar niets te missen, om steeds bij te blijven.

Als ons blad „Sportwereld” heette, dan zou ik u hier kunnen verhalen van al die blauwe plekken, die zusters van voetbalenthousiasten oploopen, als ze 's Zondagsmiddags te dicht bij broerlief zitten, terwijl deze naar de radio-voetbalreportage luistert.

Als ons blad „Autowereld” heette, dan zou ik bladzijden kunnen vullen over deze laatste zoo-goed-geslaagde rallye, waaraan — tusschen twee haakjes — ook onze voortvarende redacteur Habniet deelnam.

Dr. Lahmanns
Laboratorium „Weißer Hirsch”
— DRESDEN —
PHYSIKALISCH-
DIÄTETISCHE
HEILANSTALT
6 specialisten - Modernste kuurmethode
Pauschal-dagprijzen - Het gehele jaar geopend

Een kaart welke medevloog met een der deelnemende vliegtuigen aan de Rallye de Monte Carlo in April van 1914. Rechts boven ziet men het speciale vignet met de semi-officieele afstempeling van Brussel, terwijl in het midden boven een aankomststempel van Monaco voorkomt. De vliegtuigen uit Brussel, Parijs en Madrid waren de eenigen, die het einddoel bereikten.

Ons blad heet echter „Vliegwereld” en daarom — en omdat onze lezers zich daarvoor nog wel 't allermeéste zullen interesseeren — val ik maar meteen aan op een rallye naar Monaco van vliegtuigen, die in onze verzameling vertegenwoordigd is door eenige briefkaarten, waarvan men er hier een afgebeeld ziet.

Het was in het jaar 1914 dat de Internationale Sportclub van Monaco, in samenwerking met verschillende aeroclubs, deze rallye organiseerde.

Over een afstand van 1300 km moest men tusschen 1 en 15 April vliegen, om in Monaco te arriveeren. De startplaatsen waren: Londen, Parijs, Brussel, Gotha, Weenen, Rome, Milaan en Madrid.

Voor de luchtvaart in haar kinderschoenen was dat zeker geen gemakkelijke opgave.

Elke piloot had pl.m. 1000 kaarten aan boord, om naar Monaco te vervoeren. Deze kaarten zijn er allen gekomen, maar..... de meeste vliegtuigen niet.

De opgave was voor dien tijd nog te zwaar. Slechts drie vliegtuigen volbrachten hun vlucht, n.l. resp. het vliegtuig dat uit Brussel, uit Parijs en uit Madrid vertrok.

De kaarten van de andere deelnemers vlogen slechts gedeeltelijk en werden verder per trein doorgezonden.

Aardig is het, dat men het speciale vignet (dat is een zegel zonder waarde-aanduiding) en de speciale stempels alle aan de ansichtzijde aanbracht. Bijgevolg kan men de kaart in een album opnemen, zonder dat men haar bij het bekijken eruit behoeft te nemen. Aan de achterzijde lezen wij nog den volgende gedrukte tekst: De eerste briefkaart welke per vliegtuig vervoerd werd. Deze briefkaart werd per vliegtuig over 1300 km, over zee en over land, reizende door Europa naar Monaco vervoerd. Alles onder officieele contrôle van de aeroclubs van Europa.

KOOLHOVEN VLIEGTUIGEN

CORRESPONDENTIE

De Redactie stelt zich niet aansprakelijk voor den inhoud der brieven. Opname geschiedt onder eigen naam van den inzender of eventueel onder nom de plume wanneer tevens naam en adres worden bekend gemaakt aan onze Redactie. Persoonlijkheden of herhalingen gelieve men te vermijden.

Het vliegtuig bracht uitkomst.

(196) Reeds dikwijls is in de kolommen van *Vliegwereld* over verschillende toestanden geschreven, waarbij het vliegtuig een ware redder in nood bleek.

Veelal zien wij die reddingspogingen, evenals trouwens de voorafgaande gevaren, in ver verwijderde streken, maar in de afgelopen weken is weer eens gebleken dat ook in ons land situaties kunnen ontstaan, waarin alleen het vliegtuig redding kan brengen. Wij doelen n.l. op het isolement door het ijs, dat bij de jongste vorstperiode eilanden en schepen bedreigde, en van de wereld afsloot.

Het was de K.L.M., die niet alleen enkele onzer eilanden, maar tevens, op verzoek der D.D.L., eenige Deense eilanden uit de greep van het ijs verlost.

Dank zij een contract met de Posterijen is de K.L.M. op dit werk voorbereid, en bovendien is b.v. op Urk, dat niet als de Waddeneilanden een breed strand heeft, dezen zomer, door egalisatie van enkele perceelen grasland, een geïmproviseerd landings-terrein verkregen.

Voor de vluchten naar de Waddeneilanden was Eelde als basis gekozen, en de Noordelijke vlieghaven bleek hierdoor even uit den winterslaap gewekt.

Havenmeester Dekker gaf inlichtingen aan de pers-mensen en verdere belangstellenden, die in het gezellige stationsgebouw bescherming zochten tegen den meedoogenloozen Noord-Ooster.

En ondertusschen hingelt marconist Dubois naar morseteekens van het „reddingsvliegtuig“, dat van Schiphol naar Eelde onderweg is.

Lang, heel lang, duurt het eer de „kist“ tegen den storm in Eelde bereikt, want het is geen snelle Douglas die overkomt: de oude F 7-a PH.AEB zal dit werkje opknappen.

Maar na de landing is Von Weyrother al weer spoedig in de lucht, op weg naar de Wadden.

Afgeladen is de machine met 600 kg post, alsmede pakketpost. Bovendien gaan een aantal hazen mede voor het jachtterrein op Schiermonnikoog.

Ruim 200 kg post en eenige journalisten worden „gepasseerd“.

Het is ruim twee uur later als marconist Poot aan Eelde seint, dat het veld weer in zicht is, en men gaat landen. Drie passagiers van Ameland, vijf van Schiermonnikoog en bovendien enkele postzakken heeft de „E.B.“ mee terug gekomen.

We vernemen dat alles vlot is verlopen, dat de landing op het keiharde strand zeer gemakkelijk was, terwijl door de uitgestrektheid Von Weyrother zonder draaien weer in dezelfde richting kon starten!

Op Ameland zoowel als op Schiermonnikoog bleek de bevolking enthousiast en hoogst dankbaar te zijn. Er was nog wel meer te vervoeren geweest, maar door plaatsgebrek moest de verdere vracht en post wachten tot den volgende dag.

Na een bestorming van het restaurant, waar heete groc „en vogue“ is, verdwijnt met de reizigers, de verdere belangstelling langzamerhand.

De Fokker wordt tot den volgende dag in den hangar gereden, en weldra ligt er weer een winter-sche rust over het besneeuwde veld.

Voor al diegenen die zelf buiten het vasteland hebben verkeer zullen zich kunnen begrijpen, welk een waarde het voor op dergelijke wijze geïsoleerde bewoners heeft, om, zonder levensgevaarlijke tochten over het ijs, zooals in vroeger jaren, in het bezit te kunnen komen van levens- en genees-middelen, alsmede brieven en andere levens-tekenen van de bevolking aan den vasten wal.

Dit is toch een rijke zegen der aviatiek!

Zwolle.

Henk.

„Schipper, mag ik overvaren?“

(197) Er zijn vele manieren om bovenstaande woorden uit te spreken: kort en krachtig, zooals in den tijd van de diligences, toen er nog geen bruggen waren — spottend, zooals een straatjochie zegt tegen den man, die een overzetveer heeft; U weet wel, met zoo'n ketting om aan te trekken — maar ook wanhopig, zooals ik een paar jaar geleden hoorde op..... het vliegveld Schiphol. Neen, heusch niet, het was geen boot op de ringvaart, maar echt op het betonplateau, vlak voor het stationsgebouw. Het heeft natuurlijk iets met water te maken, en..... maar laat ik het nu niet meteen verklappen, anders was het verhaaltje direct uit, en zou het niet als zo-danig in dit weekblad worden opgenomen. Leest u maar.

Het was op een dag midden in Augustus. 'sMorgens scheen de zon stralend uit een wolkeloozen

hemel, zoodat iedereen met toegeknepen oogen of met zonnebrillen rondliep, want het licht weerkaat-te fel tegen het beton van het vliegveld. De drukte van het luchtverkeer werd om negen uur ingezet door de Zilvermeeuw, die rechtstreeks uit Londen kwam, waar hij om zeven uur twintig gestart was. Uit de cabine stapte een internationaal gezelschap, dat zich naar het stationsgebouw begaf om zich te onderwerpen — hoe juist drukt dit woord de ge-moedsstemming uit — aan de douane. In een mini-mum van tijd was het toestel omringd door bakfietsen en handkarren, die de lading overnamen, en werd het bestormd door een leger van mecaniciens. Het was een drukte van belang; maar dat was wel noodig, want over een half uur moest de Zilvermeeuw weer verder, en dat gebeurde ook. Om negen uur zeven-en twintig stond hij met volgepompte olie- en benzi-netanks klaar, heelemaal opgepoetst en met nieuwe lading in zijn ruimen. Precies negen uur drie en der-tig flitste uit den verkeerstoren het startsein en ver-dween de Zilvermeeuw in de richting Berlijn.

Zoo ging het den heelen dag door: aankomst, drukte, vertrek, steeds maar door. Maar helaas niet altijd met vrolijke gezichten, want deze verduister-den tegen den middag, toen dikke wolken haar eer-ste lading over het vliegveld wierpen en de men-schen met regenjassen en mopperend over het pla-teau liepen, en dan alleen als het noodig was. Tegen drie uur reed er al een K.L.M.-bus over het vliegveld om (o, mijnheer Bach, dit ter aanvulling van uw artikel in No. 53, eerste jaargang: „De auto en de Lucht-vaart“) de passagiers naar en van de vliegtuigen te halen, want er was geen regen meer, maar een wolk-breuk. Dit was zeer coulant van de K.L.M.* — hetgeen de maatschappij altijd is — maar gaf soms aanleiding tot eenige verwarring, want de passagiers, die wil-den vertrekken, waren gewend zich op te stellen aan de plateauzijde van het stationsgebouw, maar werden nu naar de andere zijde gedirigeerd, om daar in de bus te stappen.

Nu denke men niet, dat de bus ongehinderd naar het vliegtuig kon rijden — o neen! Want bij den in-gang van het eigenlijke vliegtterrein — tusschen het stationsgebouw en het huisje van mijnheer Thomson — stond het vol mensen, die midden in de wolk-breuk stonden, opgewekt met elkaar pratend en lachend. Nu veroordeele men deze mensen niet tot volkomen dwaas, want er was nog een andere groep, die in het water stond, en wel bij het vliegtuig, dat net wegrolde voor „Kopenhagen,

*) de bus natuurlijk.

Malmö!“, zooals vijf minuten geleden door de hal van het stationsgebouw dreunde. En waarachtig, midden op het plateau, vergeten en verlaten door alle menschen, wandelde nog een groep, in de rich-ting van hangar B. Neen, het zijn geen dwazen, maar enthousiasten, want ziet men niet bij den portier en op andere plaatsen bordjes hangen met: „officieele rondleiding op elk heel uur, vanaf 11.— tot 19.— uur?“ en ondanks het weer hebben die enthousias-ten hun f 0,15 gestort en laten zij zich rondleiden om wat te leeren: hoe Schiphol er uit zag en hoe groot het was, en waarvoor de verkeerstoren diende en wat dat groote bord, waarop verlichte letters ver-schenen, beteekende; en nog veel meer leerden zij daar in den regen. En wat zoo leuk was bij dit onder-wijs, was de directe toepassing van de leerstof, want zoowat elke beweging van een vliegtuig, dat aankwam of vertrok, kon meteen verklaard worden.

Ook leerden zij, hoe een vliegtuig vliegt voordat het mag landen, en meteen dook achter hangar B een F-7a-tje op, dat uit Vlissingen en Haamstede kwam.

„Ziet u wel, dames en heeren“, riep de rondleider door den regen, „hoe dat vliegtuig een cirkel om het landingsterrein beschrijft, voordat het gaat lan-den?“

En aller oogen richtten zich op het F7a-tje, dat zich, verlegen door de belangstelling hem betoond, proestend en blazend door al dat water heenwerkte en eindelijk op het plateau aanlandde. Maar hier was het waterballet nog niet uit, want helaas, het beton was niet vlak. Nu kon je er niet op hobbelen, maar er lag toch een onmiskenbare golving in, die veroorzaakte dat er zich groote plassen vormden van tientallen meters oppervlak en soms wel cen-timeters diep. Maar daar werkte het F7a-tje zich dapper doorheen en stond weldra voor het stations-gebouw, vlak voor zoo'n grooten plas.

Het deurtje van de cabine werd van binnen open-gemaakt en een gestalte verscheen in de deurope-ning, kennelijk om uit te stappen, want hij zette één voet op het ijzeren trapje. Maar bij het zien van dien grooten plas, welke onder dien voet lag, trok hij zijn voet snel terug en bleef maar binnen in de cabine op de bus wachten.

Nu stonden op dat oogenblik twee feiten vast, n.l.: de persoon in de cabine had haast en de bus kwam niet, want deze had het druk met passagiers van een ander vliegtuig. En zoo kwam het, dat over den plas op het betonplateau de klassieke woorden klonken, wanhopig: „Schipper, mag ik overvaren?“

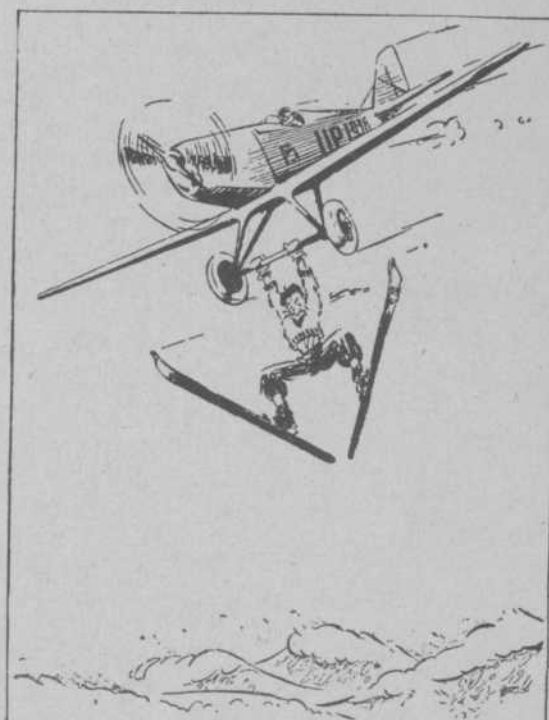
's-Gravenhage.

J. C. van Wesel.

HUMOR UIT DE Vliegwereld



— Vader heeft de autogiro op gang gebracht, voordat hij uit de garage was! (Smith's Weekly).



— S.O.S.! De politie verzoekt opsporing van Hans Waagsprong, die bij het record ski-springen op onverklaarbare wijze verdwenen is! (Sydney Bulletin).

VRAAGBAAK



Deze rubriek is een privilege voor onze abonné's tot het stellen van vragen op luchtvaartgebied, die op deskundige wijze beantwoord worden. Brieven te richten aan de Redactie. Op de enveloppe te vermelden „Vraagbaak". Men gelieve geen andere mededeelingen bij de vraag te voegen die niets met deze rubriek uitstaande hebben, zulks ter voorkoming van stagnatie bij de beantwoording. Voor speedige schriftelijke beantwoording gelieve men zes-cents postzegel in te sluiten. Brieven zonder volledige vermelding van naam en adres worden niet in behandeling genomen.

(878) R. v. d. P. te U. — 1. Wat zijn de prestaties van de C-V toestellen na de modernisering en den inbouw van de Rolls Royce Kestrel motoren? Wat waren de prestaties hiervoor?

2. Wat voor een mechanisme gebruikt men bij opklapbare vleugels?

3. Is een mitrailleur, die in een vliegtuig gemonteerd is, te vergelijken met de, bij de infanterie gebruikelijke lichte of zware mitrailleur? Wat is o.a. de draagwijdte?

Antwoord. — 1. De C-5 met Rolls Royce motor heeft een maximum-snelheid van 250 km/u en een kruissnelheid van 190 km/u. De landingssnelheid is zeer laag en ligt iets onder de 100 km/u. Voor den ombouw waren deze C-5 toestellen uitgerust met een Hispano-Suiza motor, waarbij de maximum-snelheid 240 km/u bedroeg, doch de vliegeigenschappen waren toen iets minder goed. Dit is hoofdzakelijk gekomen, doordat de benzinetank van de vleugels is overgeplaatst naar den romp achter den motor.

2. Men maakt hier gebruik van omklapbare vleugelbeslagen, scharnierend om den achterligger. De voorligger wordt losgemaakt door het uittrekken van een stevige pen, waardoor de beslagen los van elkaar komen.

3. Inderdaad zijn vliegtuigmitrailleurs eenigszins te vergelijken met de grondmitrailleurs. Vooral vroeger waren de mitrailleurs bijna eender, alleen kon bij de zware mitrailleurs de waterkoeling vervallen, omdat voldoende luchtkoeling door de vliegtuigsnelheid aanwezig was. De moderne vliegtuigmitrailleurs zijn echter niet meer direct met de infanteriemitrailleurs te vergelijken, doch speciaal

voor het gebruik in vliegtuigen ontworpen. De mitrailleurs, die door het schroefvlak schieten, zijn gesynchroniseerd, d.w.z. het afgaan van de schoten geschiedt niet geheel automatisch, doch de trekker wordt geblokkeerd op het moment, dat het schroefblad langs den loop van den mitrailleur komt. Direct daarna komt de trekker vrij en kan het schot afgaan. De draagwijdte van vliegtuigmitrailleurs is niet bijzonder groot. Er wordt meestal op korten afstand gevuld, want door de snelheid van het vliegtuig zullen vooral de projectielen uit den waarnemersmitrailleur geen rechte baan meer volgen.



(879) K. A. F. J. P. te H. — Kunt u een foto plaatsen van den Cheetah IX motor, welke gebruikt wordt in de Koolhoven trainers van de Luchtvaartafdeeling te Soesterberg?

Antwoord. — Hierbij een foto van dezen motor, die van het fabriekat Armstrong Siddeley is. Het is een 7-cylindere luchtgekoelde motor, die een maximum vermogen geeft van 310 pk op lage hoogte en maximaal 350 pk op grotere hoogte. De motor is voorzien van een automatische hoogtegeregeling, zoodat de motor op iedere hoogte het juiste gasmengsel verkrijgt. Het normale toerental bedraagt 2100, het maximale 2425.



(880) C. N. V. te R. — 1. Wat is dieselolie en waarin verschilt deze van gasolie en ruwe olie?

2. Wat is octaan?

3. Hoe bepaalt men de snelheid van een vliegtuig?

4. Hoe worden de linker- en de rechtermotor van de F-18 van benzine voorzien? De benzine zit toch in den vleugel?

5. Waarom heeft de F-36 geen intrekbaar landingsgestel?

6. Wat is een vleugeltip?

Antwoord. — 1. Dieselolie, gasolie en ruwe olie zijn in principe hetzelfde. Alleen is voor dieselmotoren van vliegtuigen de olie meer gezuiverd dan bijv. voor de dieselmotoren van schepen, terwijl ruwe olie heel veel gebruikt wordt als brandstof om stoom te verwarmen. Ook hiervoor behoeft 't product niet zoo zuiver te zijn. Dieselolie is een distillatieproduct van ruwe olie, die uit den grond komt op olieterreinen, soms door pompen, soms vanzelf, doordat er onder den grond, boven de olie, een gasdruk heerscht, die, zoodra er een boorgat is gemaakt, de olie naar boven perst.

2. Octaan is een koolwaterstofverbinding, die als brandstof in een motor weinig neiging tot kloppen vertoont.

3. De snelheid van een vliegtuig wordt gemeten met een snelheidsmeter. Tegenwoordig gebruikt

men hiervoor meestal den pitotbuis-snelheidsmeter, die reeds meerdere malen door ons in de Vraagbaak werd behandeld. De pitotbuis bestaat uit een statische buis en een stuwbuis. Het verschil in statischen druk en stuwdruk doet een membraan uitslaan, waardoor de wijzer langs een wijzerplaat beweegt.

4. De motoren van de F-18 hebben benzinepompen, die de benzine uit de tanks naar de carburatoren pompen.

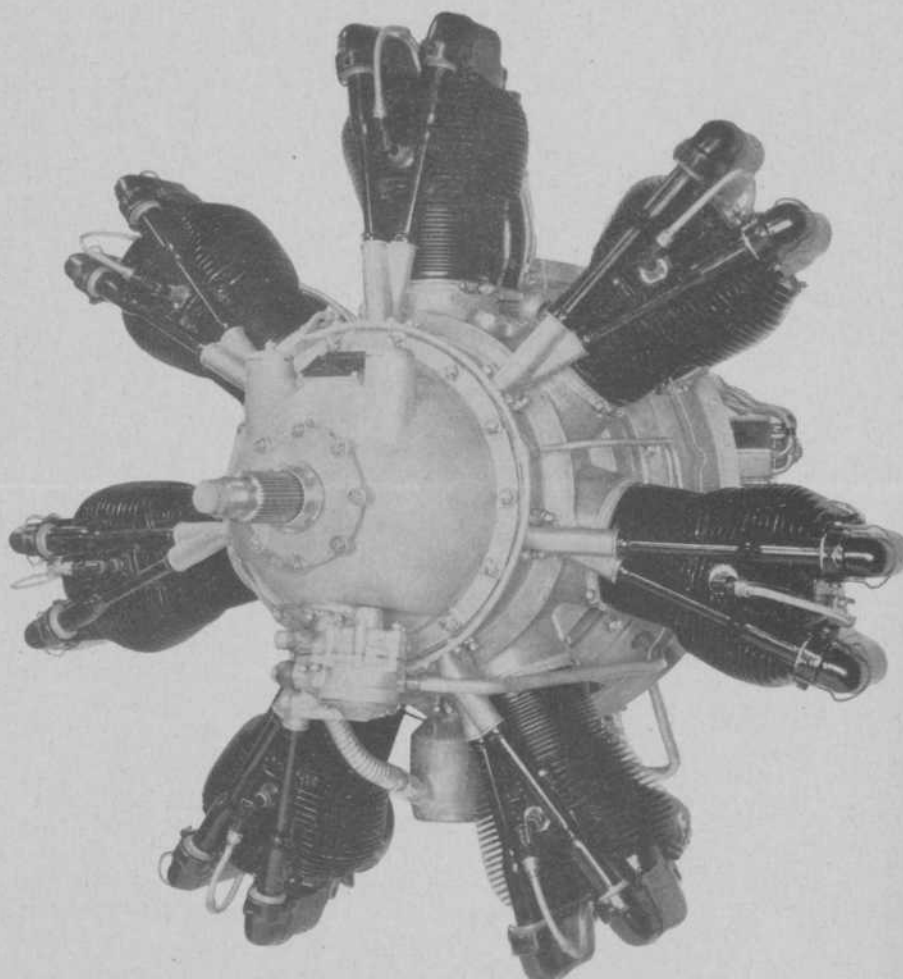


Foto van den Cheetah IX motor (zie vraag no. 879).

5. Het eerste ontwerp van de F-36 dateert nog uit den tijd, toen nog weinig intrekbare landingsgestellen werden gemaakt. De F-37, een nieuw ontwerp, houdt wel rekening met het intrekken van het landingsgestel.

6. Een vleugeltip is het uiteinde van een vliegtuigvleugel.



(881) F. B. te R. — 1. Kunt u mij de volgende woorden verklaren? Landingsflares, nachtblindheid, monocoque constructie, tapsche rollagers, variometer?

2. Kunt u de prestaties van de Savoia Marchetti opgeven?

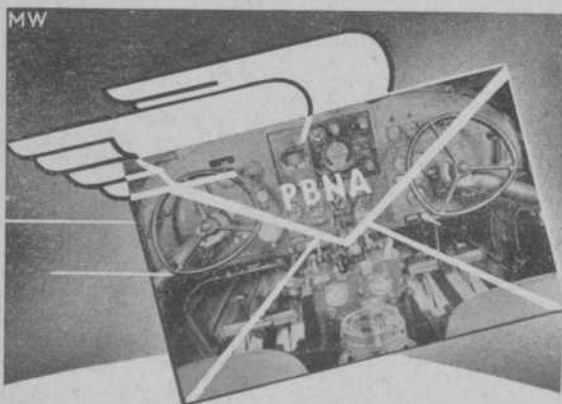
3. Bouwt Pander nog vliegtuigen?

4. In welk land worden de Walraven vliegtuigen vervaardigd?

5. Aan welke keuringseisen moet een sportvlieger voldoen?

6. Scheelt het op den duur van den cursus tot opleiding van sportvlieger, wanneer men chauffeeren kan?

7. In No. 37 van den 2en jaargang op blz. 599 staat,



Daar vliegt Uw kans! VLIEGTUIGTECHNICUS of MECANICIEN,

dat is een vak waar toekomst in zit.

Bekwaam U daarin, thuis in Uw vrije tijd, volg de schriftelijke cursus van PBNA.

De lessen zijn samengesteld door ingenieur C. Kuipers, leraar bij de K.L.M. en de Rijksopl. tot bestuurder van verkeersvliegtuigen.

Examens onder toezicht van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs. Voor Sport- en Zweefvliegers, en voor ieder, die belang stelt in de luchtvaart, een speciale cursus „Luchtvaartkennis", welke in samenwerking met de K.L.M. wordt gegeven en onder leiding staat van den heer J. A. Bach.

PBNA ARNHEM

De Superieure school voor

Techn. Briefonderwijs. Dir. E. J. Rothuizen en F. Wind

Vraagt kosteloos prospectus V.I.

dat de candidaat zoodanige eigenschappen moet bezitten, als voor het bekleeden van den officiersrang wordt vereischt. Welke zijn deze eigenschappen? Hoe komt het, dat daarvoor alleen een commissie in Indië bestaat?

8. Kan men, als men dienstplichtig is, ook als militairvlieger dienen? Moet men dit aanvragen?

9. Wordt het vormen van een rookgordijn nog toegepast? Zoo neen, waarom niet?

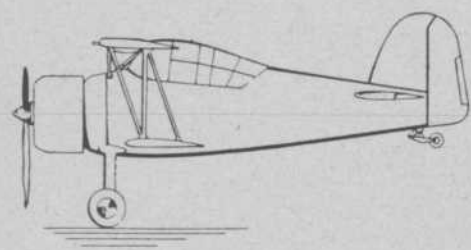
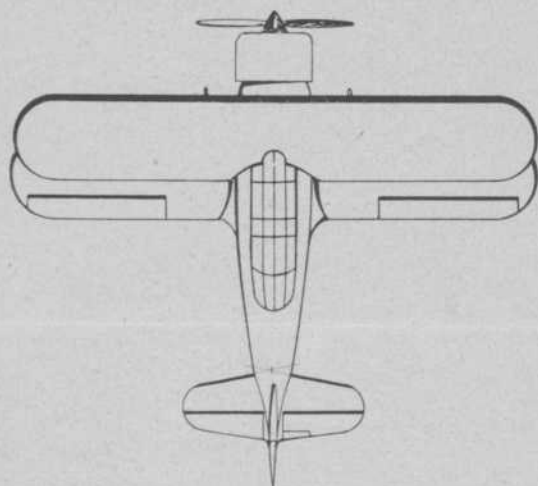
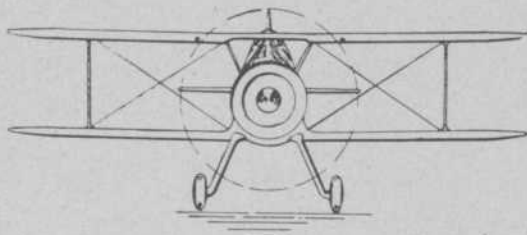
10. Waarom zijn de motoren van moderne vliegtuigen links-draaiend?

11. Gaat het volgende op: Hoe hooger men uit een vliegtuig valt, des te harder valt men op den grond?

12. Is de uitvinder van het Lorenz-baken een Duitser?

13. Hoe wordt de beheersching van zenuwen bij een vlieger gecontroleerd?

14. Hoe werkt de luchtcooling van een motor?



Maatschets voor de Koolhoven FK-52
(zie vraag no. 882).

Antwoord. — 1. Landingsflares zijn magnetische fakkels, die aan de vleugeltippen bevestigd zijn en ontstoken worden bij een nachtlanding.

Nachtblindheid heeft iemand, die slecht kan zien in het donker.

Monocoque constructie is een constructie met een dragende huid, die bestaat uit spanten, kleine liggers, met daarop bevestigd de huid van metaal of hout.

Tapsche rollagers zijn rollagers, die taps toelopen. Een variometer is een stijgsnelheidsmeter.

2. De Savoia fabriek maakt verschillende vliegtuigen. Het zou ons te ver voeren om van al deze vliegtuigen de prestaties te vermelden, dus volstaan wij met te vermelden, dat het 3-motorige verkeersvliegtuig, dat door de Sabena gebruikt wordt, een kruissnelheid heeft van 280 km/u.

3. Neen.

4. De heer Walraven is ingenieur bij de luchtvaartafdeeling te Bandoeng en heeft in zijn vrijen tijd twee keer een vliegtuig gebouwd.

5. De keuringseisen voor sportvlieger zijn:

a. Afwezigheid van elke lichamelijke of geestelijke ziekte, gebrek of afwijking, welke kan leiden tot een plotselinge ongeschiktheid voor het besturen van een vliegtuig.

b. Voldoende functies van de vier ledematen.

c. Normale functie van hart, longen, nieren en zenuwstelsel.

d. Een gezichtsscherpte van minstens 8/10 op elk oog, zoonodig met aanwending van glazen, of van tenminste 9/10 op één oog en tenminste 7/10 op het andere, eveneens zoo noodig met aanwending van glazen; normaal binoculair zien, normaal blik- en gezichtsveld; een voldoende kleurenonderscheidingsvermogen; afwezigheid van nachtblindheid.

e. Een in verband met de uitoefening van zijn functie voldoende gehoorscherpheid; vrij zijn van trommelvliesdoorboring, een normaal middenoor; doorgankelijkheid der Tubae Eustachii, een beiderzijds gelijk normaal functionneerend vestibulair apparaat.

f. Vrij zijn van adenoïde vegetaties of vergroting der amandelen.

g. Voldoende weerstandsvermogen tegen drukvermindering, overeenkomende met die op een hoogte van 3000 m.

6. Neen, vliegen is iets heel anders dan chauffee-ren.

7. Eigenschappen voor een officier zijn: levenshouding en optreden (omgaan met meerderen en minderen) zooals dit van officieren verwacht wordt.

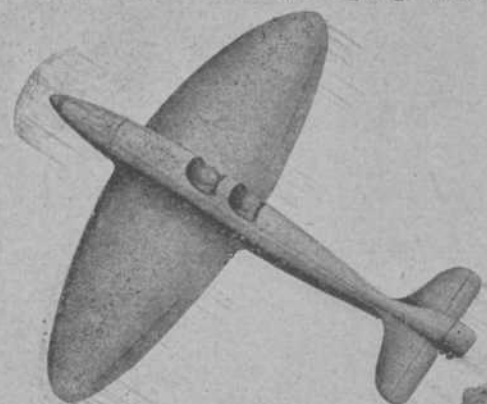
8. Als men dienstplichtig is, komt men niet gauw in aanmerking voor opleiding tot vlieger. Men kan zich wel van te voren vrijwillig opgeven. Wendt u zich tot den Commandant der Luchtvaart-Afdeeling te Soesterberg.

9. Het vormen van een rookgordijn wordt zeer veel toegepast, vooral om bewegingen van de vloot te maskeeren.

10. Dit heeft geen bepaalde reden. Er zijn ook natuurlijk rechts-draaiende motoren. Men heeft zelfs

INGENIEURSCHULE WEIMAR

Ausbildung zum Flugzeugingenieur



PRAKTIKANTEN
AUSBILDUNG
im Flugzeug-
und Motorenbau

Prospekt frei

Maschinen-Flugzeug- und Autobau-Elektrotechnik

tegenwoordig vliegtuigen met een rechts-draaienden en een links-draaienden motor.

11. Neen, een menschelijk lichaam, dat vrij valt, zal voortdurend sneller vallen, totdat de snelheid bereikt is waarbij de weerstand van het lichaam in de lucht evenredig wordt aan de versnelling tengevolge van de zwaartekracht. Het lichaam zal dan verder met eenparige snelheid doorvallen. Deze snelheid is ongeveer 180 km/u. Men weet dit zoo precies uit proeven door parachutespringers genomen, die zich na het springen uit het vliegtuig eenige duizenden meters lieten vallen, alvorens hun parachute in werking te stellen.

12. Ja.

13. Dit geschiedt bij de vliegerkeuring door den candidaat een zeer de aandacht vragende werkzaamheid te laten verrichten en hem dan op een of andere wijze, die wij hier niet verklappen, te laten schrikken, waarna de geneesheer nagaat hoe snel de vlieger weer doorgaat met zijn werk en hoe zijn reactie op den schrik is geweest.

14. De cylinders van luchtgekoelde motoren zijn voorzien van koelribben. Hierlangs strijkt de lucht, die daardoor de warmte van deze ribben gedeeltelijk afvoert.



(882) W. G. te H. — Ik verzoek u beleefd een maatschets van de Koolhoven FK-52 te willen plaatsen.

Antwoord. — Hierbij de gevraagde maatschets.



Opdrachten voor deze rubriek
uiterlijk des Donderdags in te zenden.

TIPS

Adres van Administratie:
Ged. Oudegracht 144, Haarlem.



ABONNEERT U OP

DeAuto

Offic. orgaan van de K.N.A.C.

Abonnementsprijs
thans slechts f 6.- per jaar
per kwartaal f 1.75 (bij vooruitbet.)

Het eenige blad in Nederland, uitsluitend aan automobilisme gewijd.

Adm.: N.V. Uitgevers- en Drukkersbedrijf
J. A. BOOM, Ged. Oudegracht 144, Haarlem



Ons VLEESCH te keuren is geen kunst,
Mits, U tenminste op SCHIPHOL luncht!

Modelvleeschhouwerij
C. C. W. BURGER & Zn.

ALLÉEN WILLEMSPIJKWEG 158 - A'DAM Z.

Uitg. N.V. WED. J. AHREND & Zn., AMSTERDAM

VVIEGERHANDBOEK

Het vliegen in theorie en praktijk,
door J. A. Bach, res. 1e luit.-vlieger. Met een voor-
woord van H. M. Schmidt Crans, chef-instr. der
N.L.S. Geb. in smekv. soepelen kunstl. band f 3.75.

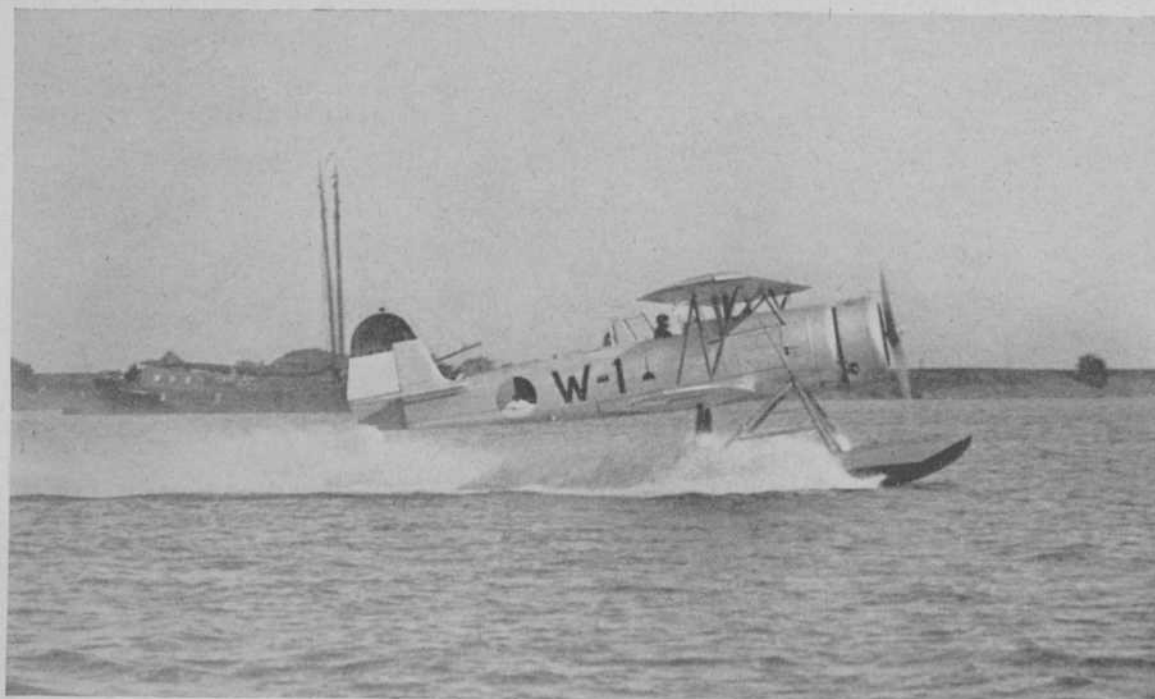
Luftfahrtforschung

publiceert de werken van de belang-
rijkste Deutsche inrichtingen van onder-
zoek op het gebied van de luchtvaart.

PROEFNUMMER EN PROSPECTUS GRATIS
JAARLIJKS VERSCHIJNEN 12 NUMMERS

Prijs voor Deutschland en Zwitserland per
jaar R.M. 24.-; voor andere landen R.M. 18.-

Uitgave: R. OLDENBOURG, München (Schlieszfach 31)



FOKKER C.11-W

TWEEPERSOONS CATAPULTVLEIETUIG
a/b VAN Hr. Ms. KRUISER „DE RUYTER“

Een serie C. 11-W vliegtuigen is thans in aanbouw voor de Koninklijke Marine

N.V. NEDERLANDSCHE
VLEIETUIGENFABRIEK

WIJ VERNAMEN

● DAT het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart te Rotterdam gedurende de maand Januari bezocht werd door 1346 personen; de verzameling werd wederom met eenige modellen en voorwerpen uitgebreid.
● DAT te Melbourne de 102-jarige Mrs. Isabella Munro, stammoeder van 160 kinderen, klein- en achterkleinkinderen, de eerste van deze familie was, die in een vliegtuig stapte en wel ter viering van haar 102den verjaardag.
● DAT de invlieger van de Ago Flugzeug Werke Berlijn momenteel de eerste proefvluchten met een nieuw verkeersvliegtuig voor 2 piloten plus 6 passagiers maakt, de A-o 192, uitgerust met twee 240 pk Argus-motoren;
● DAT de maximumsnelheid ver boven de 300 km/u moet liggen, terwijl

het toestel uitgevoerd is als laagdekker in geheel metaal-bouwwijze;
● DAT men in deze machine een waardige opvolger van de 1-motorige verkeersvliegtuigen van Junkers en Heinkel ziet.
● DAT aan Jean Batten de Segrave-trofee is toegekend, voor haar solo recordvlucht Engeland—Australië, welke destijds ter eere van de nagedachte-nis van Sir Henry Segrave in het leven is geroepen;
● DAT deze trofee ieder jaar toege-kend wordt aan den Brit, die de groot-ste prestatie op het gebied van vervoer te land, te water of door de lucht te zien heeft gegeven;
● DAT aan Kingsford Smith de eerste maal deze trofee werd toegekend, vervolgens aan Bert Hinkler, Amy

Mollison en Sir Malcolm Campbell.
● DAT de N.L.S. ter gelegenheid van haar tienjarig bestaan in Augustus a.s. groote vliegfeesten op Ypenburg zal organiseren, o.a. een groote rond-vlucht voor internationale vliegers over Nederland en België.
● DAT Amelia Earhart zal deelnemen aan de luchtrace New-York—Parijs.
● DAT de Hindenburg 3 Mei a.s. zijn zomerdienst op Noord-Amerika zal beginnen en drie dagen later weer van Amerika naar Duitschland zal terug-keeren.
● DAT op Waalhaven het restaurant geheel gemoderniseerd en vergroot is, waardoor het mogelijk is grootere ge-zelschappen op passende wijze te ont-vangen;
● DAT deze nieuwbouw Vrijdag 1.1. aan de pers getoond werd, die zonder uitzondering vol lof was over de aan-keeding.
● DAT Ir. De Kok en Schmidt Crans

woord hebben gehouden en in tien dagen van Ypenburg naar Batavia zijn gevlogen, waar een landing in een tropische regenbui een waardig slot was voor deze schitterend uitgevoerde vlucht.
● DAT de K.N.I.L.M. in het afgelopen jaar 13.714 passagiers, 68.647 kg goe-de-ren en 27.102 kg luchtpost vervoerde, tegenover 12.245 passagiers, 69.016 kg goederen en 22.836 kg luchtpost in 1935.
● DAT de North American Aviation einde Februari een nieuwe fabriek te Inglewood bij Los Angeles zal bouwen, welke ongeveer \$ 300.000,— zal kosten;
● DAT de achterstand aan onuitgevoerde orders op vliegtuigen en uit-rustingen voor leger en vloot iets meer bedraagt dan \$ 5.440.000.—, nog te vermeerderen met een order van 48 vliegtuigen van de marine, groot ca. \$ 500.000.—.

Koninklijke Luchtvaart Mij. voor Nederland en Koloniën N.V.

in samenwerking met A.B. Aerotransport - Air France - Československá
Letecká Společnost - Det Danske Luftfartselskab A.S. - Deutsche Lufthansa A.G.

WINTER-DIENSTREGELING 1936/37

geldig van 4 October tot en met 3 April
Alleen op werkdagen, tenzij speciaal aangegeven.

Voor Dienstuitvoering op de Feestdagen, vraagt inlichtingen bij K.L.M.-kantoren en Agentschappen.

Amsterdam-Rotterdam-Londen v.v.									
9.45	—	—	—	↓	v Rotterdam a	↑	—	—	—
10.45	S	12.05	14.00	S	↓	v Amsterdam a	S	10.00	12.10
↓	↓	↓	↓	↓	↓	v Rotterdam v	↓	11.50	13.55
12.15	13.30	15.35	18.30	↓	↓	v Rotterdam a	↓	11.40	13.45
				↓	↓	a Londen v	↑	13.00	15.05

(Rotterdam)-Amsterdam-Prag-Weenen v.v. „BLAUWE DONAU EXPRES“					
1/3 t/m 3/4 1937	↑	1/3 t/m 3/4 1937	↑	1/3 t/m 3/4 1937	↑
9.45	↓	v Rotterdam a	↑	17.15	↑
10.30	↓	v Amsterdam a	↑	16.30	↑
14.15	↓	a Prag v	↑	18.50	↑
14.30	↓	a Prag v	↑	18.35	↑
15.40	↓	a Weenen v	↑	12.20	↑

Amsterdam-Rotterdam-Keulen v.v.					
Niet in nacht Za—Zo	ALLEN voor POST en VRACHT	Niet in nacht Za—Zo	ALLEN voor POST en VRACHT	Niet in nacht Za—Zo	ALLEN voor POST en VRACHT
22.55	↓	v Amsterdam a	↑	4.10	↑
23.15	↓	a Rotterdam v	↑	3.50	↑
23.25	↓	v Rotterdam a	↑	3.40	↑
1.00	↓	a Keulen v	↑	3.20	↑

(Amsterdam)-Rotterdam-Haamstede v.v. Van 14 Dec. 1936 t/m 3 April '37. Alleen op Maandag, Woensdag en Zaterdag.					
—	↓	14.00	v. Amsterdam a.	10.10	↑
8.30	↓	15.00	v. Rotterdam a.	9.30	↑
8.55	↓	15.25	a. Haamstede v.	9.05	↑

Verklaring der teekens: c. = fac.
landing op Zondag. S = ook op
Zondag. F = alleen op werkdagen.

(Rotterdam)-Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen-Malmö-Stockholm v.v. „SCANDINAVIAN AIR EXPRESS“									
S	S			S	S		S		S
9.45 F	11.55	v Rotterdam a	12.25	12.25	17.15 F				
10.30	12.45	v Amsterdam a	11.45	11.20	16.20				
12.55	↓	a Hamburg v	10.35	↑	15.10				
13.10	↓	v Hamburg a	10.20	↑	14.55				
14.35	16.15	a Kopenhagen v	8.55	9.00	13.30				
15.10	—	a Malmö	—	—	—				
van 1 Maart	14.50	16.30	v Kopenhagen a	8.45	8.45	12.30	13.15		
15.05	↓	16.45	a Malmö v	8.30	8.30	↑	13.00		
—	17.10	—	v Malmö a	—	—	10.00	—		
			a Stockholm v	—	—	—	—		

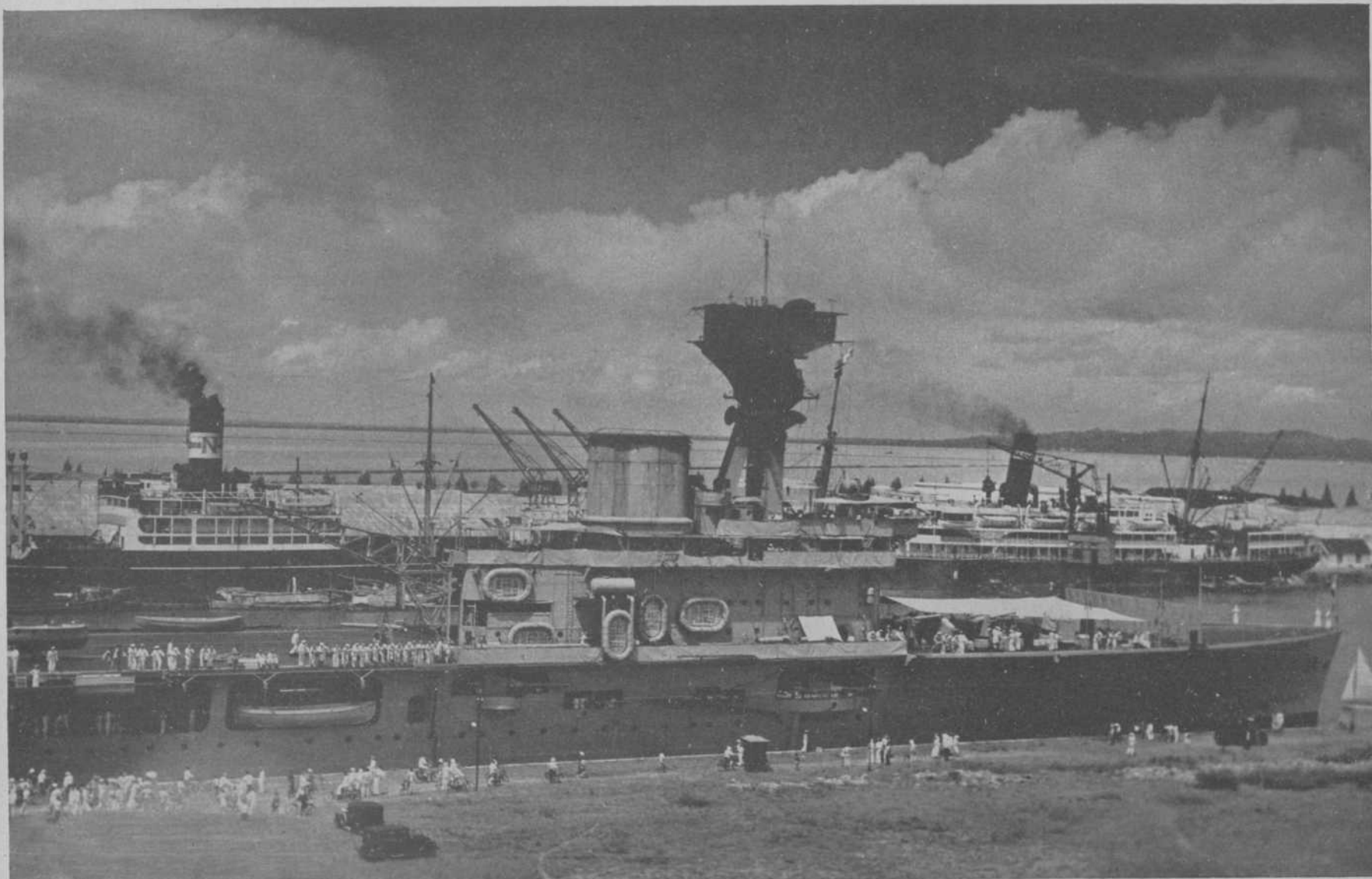
(Rotterdam)-Amsterdam-Hannover-Berlijn v.v.					
Alleen op Zondag	Alleen op Zondag	Alleen op Zondag	Alleen op Zondag	Alleen op Zondag	Alleen op Zondag
9.45	11.50	v Rotterdam a	12.25	17.15	↑
10.30	12.30	v Amsterdam a	10.30	11.45	16.30
↓	↓	a Hannover v	9.30	10.45	↑
13.40	14.55	v Hannover a	9.20	10.35	↑
16.10	17.45	a Berlijn v	8.00	9.15	14.30

Amsterdam-Rotterdam-Parijs v.v.					
S	S	S	S	S	S
12.05	↓	v Amsterdam a	↑	12.15	↑
12.25	↓	a Rotterdam v	↑	11.55	↑
12.35	↓	v Rotterdam a	↑	1.45	↑
14.10	↓	a Parijs v	↑	9.30	↑

(Rotterdam)-Amsterdam-Keulen-Frankfort-Milaan v.v. „ROME AIR RAPIDE“					
9.45	↓	v Rotterdam a	↑	14.20	↑
10.20	↓	v Amsterdam a	↑	18.45	↑
12.00	↓	a Keulen v	↑	13.25	↑
12.20	↓	v Keulen a	↑	13.05	↑
13.10	↓	a Frankfort v	↑	12.15	↑
Van 1/3	13.30	v Frankfort a	11.50	9.30	↑
16.00	↓	a Milaan v	↑	—	↑

Londen-Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen-Malmö v.v. Per „BRITISH AIRWAYS LTD.“					
9.00	↓	v Londen a	↑	14.15	↑
11.20	↓	a Amsterdam v	↑	12.35	↑
11.45	↓	v Amsterdam a	↑	12.10	↑
14.20	↓	a Hamburg v	↑	10.55	↑
14.40	↓	v Hamburg a	↑	10.35	↑
16.10	↓	a Kopenhagen v	↑	9.05	↑
16.25	↓	v Kopenhagen a	↑	8.50	↑
16.35	↓	a Malmö v	↑	8.40	↑

DE Vliegwereld in beeld



Het 10.000 ton metende Britsche vliegtuigmoederschip, de Hermes, bracht, alvorens aan de groote manoeuvres te Singapore deel te nemen, een bezoek aan de haven van Soerabaja. Hierboven de Hermes aan de kade te Tandjong Perak.



Fraaie luchtopname van den Rijn bij het plaatsje Boppard, een beeld dat door vele Hollandsche vacantiégangers herkend zal worden.